BEDIENUNGSANLEITUNG 2009

125 EXC, EXC SIX DAYS
200 XC, XC-W, EXC
250 XC, XC-W, EXC, EXC SIX DAYS
300 XC, XC-W, EXC, EXC SIX DAYS

3211353de



Wir möchten Sie recht herzlich zu Ihrer Entscheidung für ein KTM Motorrad beglückwünschen.
Sie sind nun Besitzer eines modernen Motorrades, das Ihnen bestimmt viel Freude bereiten wird, wenn Sie es auch entsprechend warten und pflegen.

Bitte tragen Sie unten die Seriennummern Ihres Fahrzeuges ein

Fahrgestell-Nummer	
Motor-Nummer	
Schlüssel-Nummer	
Händlerstempel	

Alle enthaltenen Angaben sind unverbindlich. Die KTM-SPORTMOTORCYCLE AG behält sich insbesondere das Recht vor, technische Angaben, Preise, Farben, Formen, Materialien, Dienst- und Serviceleistungen, Konstruktionen, Ausstattungen und ähnliches ohne vorheriger Ankündigung und ohne Angabe von Gründen zu ändern bzw. ersatzlos zu streichen, sie an lokale Gegebenheiten anzupassen sowie die Fertigung eines bestimmten Modells ohne vorherige Ankündigung einzustellen. KTM übernimmt keine Haftung für Liefermöglichkeiten, Abweichungen von Abbildungen und Beschreibungen sowie Druckfehler und Irrtümer. Die abgebildeten Modelle enthalten zum Teil Sonderausstattungen, die nicht zum serienmäßigen Lieferumfang gehören.



Im Sinne der internationalen Qualitätsmanagement-Norm ISO 9001 wendet KTM Qualitätssicherungsprozesse an, die zu höchstmöglicher Produktqualität führen.

EINSATZDEFINITION
Die KTM Sportmotorräder sind so konzipiert und konstruiert, um gängigen Beanspruchungen bei regulärem Wettbewerbseinsatz standzuhalten.
Die Motorräder entsprechen dem derzeit gültigen Reglements und Kategorien der obersten internationalen Motorsportverbände.

Die Modelle XC/XC-W sind nicht für die Benutzung auf öffentlichen Strassen zugelassen.

Die Modelle EXC sind nur in unveränderter homologierter (gedrosselter) Version für den Straßenbetrieb zugelassen. **Ohne diese Leistungsbeschränkung (also entdrosselt) sind diese Modelle nur für den Geländebetrieb, nicht jedoch für den Straßenverkehr zugelassen.**
Die Modelle EXC sind für Geländesport-Ausdauerwettbewerbe (Enduro) konzipiert und **nicht für überwiegenden Motocross Einsatz** geeignet.

2-Takt Offroad Motorräder auf öffentlichen Strassen
KTM EXC Modelle sind kompromisslos für den Offroad-Einsatz entwickelt und nur bedingt für längere Fahrten auf öffentlichen Straßen geeignet. Fahrten auf diesen Straßen stellen völlig andere Anforderungen an den Motor und erfordern eine Anpassung an diese Einsatzbedingungen. Fragen Sie dazu Ihren KTM-Händler.

BEDIENUNGSANLEITUNG
Lesen Sie diese Bedienungsanleitung genau und vollständig, bevor Sie die erste Ausfahrt unternehmen. Sie enthält viele Informationen und Tipps, die Ihnen die Bedienung und Handhabung erleichtern werden. Nur so erfahren Sie, wie Sie das Motorrad am Besten für sich abstimmen und wie Sie sich vor Verletzungen schützen können. Außerdem enthält das Handbuch wichtige Informationen über die Wartung des Motorrades.
Beachten Sie in Ihrem eigenen Interesse besonders jene Hinweise, die wie folgt gekennzeichnet sind:

⚠ ACHTUNG
– **Werden diese Hinweise nicht befolgt, besteht Gefahr für Leib und Leben !**

! VORSICHT
– **Bei Missachtung dieser Hinweise können Teile des Motorrades beschädigt werden, oder das Motorrad ist nicht mehr verkehrssicher.**

Die Bedienungsanleitung entsprach zum Zeitpunkt der Drucklegung dem neuesten Stand dieser Baureihe. Kleine Abweichungen, die sich aus der konstruktiven Weiterentwicklung der Motorräder ergeben, sind jedoch nie ganz auszuschließen. Die Bedienungsanleitung ist ein wichtiger Bestandteil des Motorrades und muss beim Weiterverkauf an den neuen Eigentümer übergeben werden.

WARTUNG
Voraussetzung für fehlerfreien Betrieb und die Vermeidung von vorzeitigem Verschleiß sind die Einhaltung der in der Bedienungsanleitung genannten Wartungs-, Pflege-, und Abstimmungsvorschriften von Motor und Fahrwerk. Schlechte Fahrwerkabstimmung kann Beschädigungen und Brüche an Fahrwerkskomponenten hervorrufen (siehe Kapitel Fahrwerk-Grundeinstellung prüfen).
Die Benutzung der Motorräder bei extremen Einsatzbedingungen, z.B. stark schlammiges und feuchtes Gelände, kann zu überdurchschnittlichem Verschleiß von Komponenten wie etwa Antriebsstrang oder Bremsen führen. Dem zufolge kann eine Wartung bzw. der Austausch von Verschleißteilen bereits vor Erreichen der Verschleißgrenze laut Wartungsplan notwendig sein.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, daß die im Kapitel „Wartungsarbeiten an Fahrgestell und Motor" mit * gekennzeichneten Arbeiten von einer KTM Fachwerkstätte durchgeführt werden müssen. Wenn solche Wartungsarbeiten im Zuge eines Wettbewerbseinsatzes notwendig werden, müssen diese von einem ausgebildeten Mechaniker vorgenommen werden.
Bitte beachten Sie unbedingt die vorgeschriebenen Einfahrzeiten, Inspektions- und Wartungsintervalle. Deren genaue Einhaltung trägt wesentlich zur Erhöhung der Lebensdauer Ihres Motorrades bei.

GARANTIE
Die in der „Schmier- und Wartungstabelle" vorgeschriebenen Servicearbeiten müssen unbedingt in einer KTM Fachwerkstätte durchgeführt und im Kundendienstheft bestätigt werden, da sonst jeglicher Garantieanspruch verloren geht.
Bei Schäden und Folgeschäden, die durch Manipulationen und Umbauten am Motorrad verursacht wurden, kann keine Gewährleistung beansprucht werden.

BETRIEBSMITTEL
Es sind die in der Bedienungsanleitung genannten Kraft- und Schmierstoffe bzw. Betriebsstoffe mit gleichwertigen Spezifikationen nach Wartungsplan zu verwenden.

ERSATZTEILE, ZUBEHÖR
Verwenden Sie zu Ihrer eigenen Sicherheit nur Ersatzteile und Zubehörprodukte, die von KTM freigegeben sind. Für andere Produkte und daraus entstandene Schäden übernimmt KTM keine Haftung.

TRANSPORT
Achten Sie beim Transport Ihrer KTM darauf, dass diese mit Spannbändern oder anderen mechanischen Befestigungsvorrichtungen aufrechtgehalten wird und dass der Benzinhahn geschlossen ist. Sollte das Motorrad umkippen, kann Benzin aus dem Vergaser oder dem Benzintank laufen.

UMWELT
Offroad-Motorradfahren ist ein wunderbarer Sport und wir hoffen natürlich, daß Sie ihn in vollen Zügen genießen können. Jedoch – er birgt Potential für Probleme mit der Umwelt wie auch für Konflikte mit anderen Personen. Verantwortungsvoller Umgang mit dem Motorrad sorgt aber dafür, daß diese Probleme und Konflikte nicht auftauchen müssen. Um die Zukunft des Motorradsports zu sichern versichern Sie sich, daß Sie das Motorrad im Rahmen der Legalität benutzen, zeigen Sie Umweltbewußtsein und respektieren Sie die Rechte anderer.

Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Fahren !

KTM-SPORTMOTORCYCLE AG
5230 MATTIGHOFEN, AUSTRIA

Beilage: Ersatzteilkatalog Motor & Fahrgestell

INHALTSVERZEICHNIS »

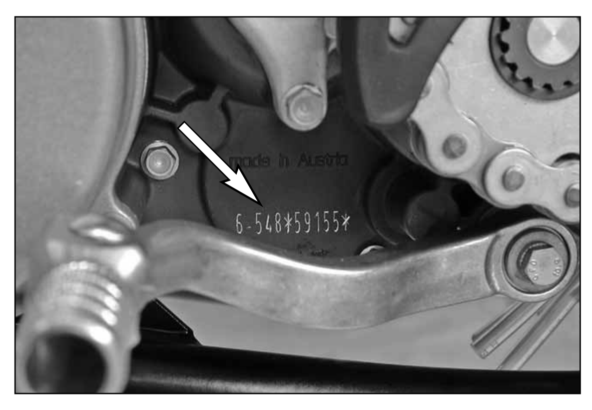
Seite

Seite

LAGE DER SERIENNUMMERN »

Fahrgestell-Nummer

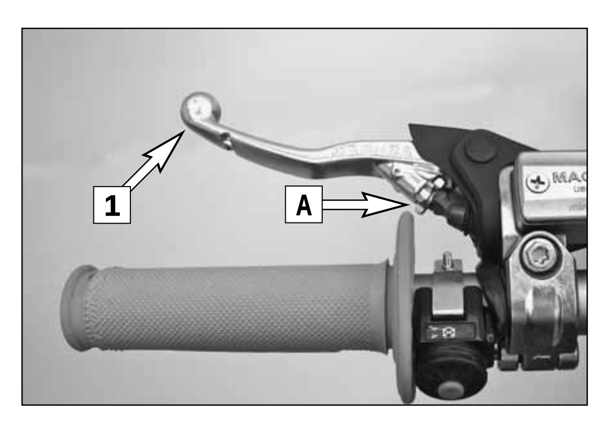
Die Fahrgestell-Nummer ist auf der rechten Seite des Steuerkopfrohres eingeschlagen. Notieren Sie sich diese Nummer auf Seite 1



Motor-Nummer, Motor-Typ

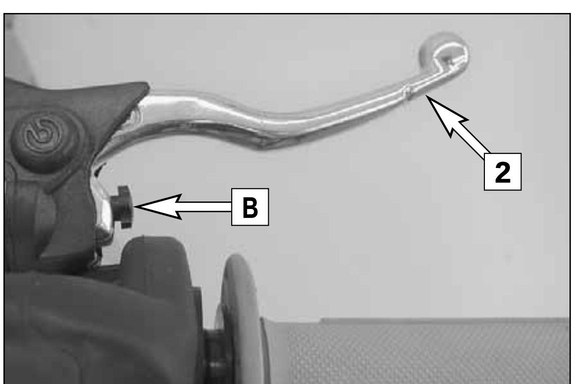
Motornummer und Motortyp sind an der linken Motorseite unterhalb des Kettenritzels eingeprägt. Notieren Sie sich diese Nummer auf Seite 1.

BEDIENUNGSELEMENTE »



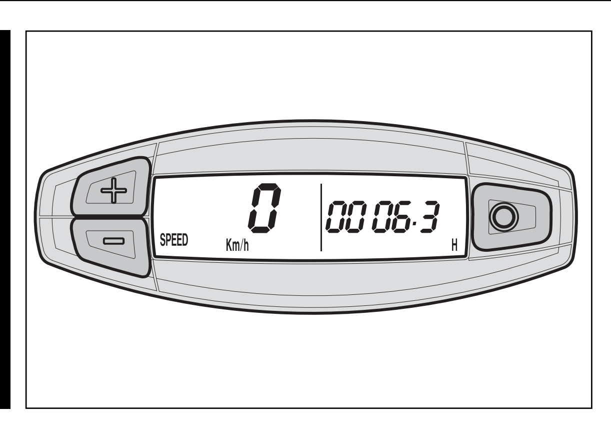
Kupplungshebel

Der Kupplungshebel **[1]** ist am Lenker links angebracht. Mit der Einstellschraube **[A]** kann die Grundstellung des Kupplungshebels verändert werden (siehe Wartungsarbeiten).
Die Kupplung wird hydraulisch betätigt und stellt sich automatisch nach.



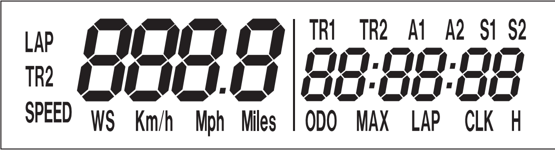
Handbremshebel

Der Handbremshebel **[2]** befindet sich am Lenker rechts und betätigt die Vorderradbremse. Mit der Einstellschraube **[B]** kann die Grundstellung des Handbremshebels verändert werden (siehe Wartungsarbeiten).



Elektronischer Tacho

Das Display des elektronischen Tachos wird aktiviert, sobald am Tacho eine Taste betätigt wird bzw. vom Radsensor ein Impuls kommt. Das Display wird beleuchtet wenn der Motor läuft.
Die Anzeige im Display erlischt, wenn 1 Minute lang keine Taste betätigt wird bzw. vom Radsensor kein Impuls kommt.
Mit der Taste **O** werden die Anzeigemodi gewechselt.
Mit den Tasten **+** und **–** werden verschiedene Funktionen gesteuert.



TEST

Zum Funktionstest des Displays leuchten kurz alle Anzeigesegmente auf.



WS (wheel size)

Die Anzeige wechselt und es wird kurz der Umfang des Vorderrades in Millimeter angezeigt (2205 mm entspricht dem Umfang des 21” Vorderrades mit Serienbereifung).
Danach wird in den zuletzt eingestellten Anzeigemodus gewechselt.



Anzeigemodus SPEED / H (Betriebsstunden)

Im Auslieferungszustand sind nur die Anzeigemodi SPEED / H und SPEED / ODO aktiviert. Wenn das Display aktiv ist und das Vorderrad dreht sich nicht, wird SPEED/H angezeigt. Sobald sich das Vorderrad dreht, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/ODO gewechselt.

SPEED zeigt die Geschwindigkeit an.

H zeigt die Betriebsstunden des Motors an. Der Betriebsstundenzähler beginnt zu zählen, sobald der Motor gestartet wird. Der angezeigte Wert kann nicht verändert werden.
Bei den KTM Offroad-Motorrädern sind die Wartungsintervalle teilweise in Betriebsstunden angegeben, der Betriebsstundenzähler ist hier sehr hilfreich.



Anzeigemodus SPEED / ODO (Odometer)

Im Modus SPEED/ODO wird die Geschwindigkeit und die gesamte zurückgelegte Strecke angezeigt.
Wenn das Vorderrad stillsteht, wird automatisch in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

Taste **+**	keine Funktion
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	wechselt in den nächsten Anzeigemodus

Der elektronische Tachometer hat viele Anzeigemodi (Funktionen), die Sie zusätzlich aktivieren (einblenden) können (siehe Abschnitt: Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren).

TR1 TR2 A1 A2 S1 S2
Km/h Mph ODO MAX LAP CLK H

Anzeigemodi aktivieren und deaktivieren

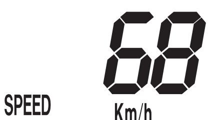
Dazu im Anzeigemodus SPEED/H die Taste **O** 3 Sekunden drücken, um in das SETUP Menü zu gelangen. Es werden die aktiven Funktionen angezeigt. Die jeweils blinkende Anzeige kann mit der Taste **+** aktiviert und mit der Taste **–** deaktiviert werden.
Zum Speichern der Einstellungen die Taste **O** 3 Sekunden drücken.
Wenn 20 Sekunden keine Taste betätigt wird, werden automatisch die Einstellungen gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

Taste **+**	aktiviert die blinkende Anzeige
Taste **–**	deaktiviert die blinkende Anzeige
Taste **O** kurz	wechselt zur nächsten Anzeige ohne Veränderung
Taste **O** 3 sek	startet SETUP speichert die Einstellungen und wechselt zu SPEED/H

Folgende Anzeigemodi können aktiviert werden:

TR1	Tripmaster 1
TR2	Tripmaster 2
A1	Durchschnittgeschwindigkeit 1
A2	Durchschnittgeschwindigkeit 2
S1	Stoppuhr 1
S2	Stoppuhr 2
CLK	Uhr
LAP	Rundenzeit
KMH/MPH	Anzeige in Kilometer bzw. Meilen (siehe Abschnitt: Kilometer oder Meilen)

Wenn Sie alle Anzeigemodi aktiviert haben, sind diese in folgender Reihenfolge abrufbar:
SPEED/H, SPEED/CLK, SPEED/LAP, LAP/LAP, SPEED/ODO, SPEED/TR1, SPEED/TR2, SPEED/A1, SPEED/A2, SPEED/S1, SPEED/S2





Anzeigemodus **SPEED / CLK** (Uhrzeit)

CLK zeigt die Uhrzeit in Stunden, Minuten und Sekunden an.

Taste **+**	keine Funktion
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	Menü Uhrzeit einstellen

Einstellen der Uhrzeit siehe Abschnitt Uhrzeit einstellen.





Anzeigemodus **SPEED / LAP** (Rundenzeit)

Sie können mit der manuellen Stoppuhr bis zu 10 Rundenzeiten stoppen und speichern, die Sie im Anzeigemodus LAP/LAP abfragen können (siehe unten).
LAP zeigt die Rundenzeiten in Stunden, Minuten und Sekunden an.

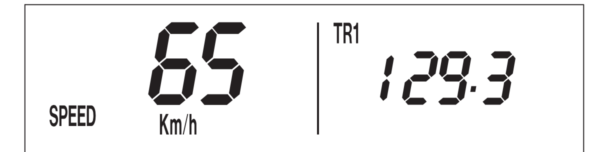
Taste **+**	startet und stoppt die Stoppuhr, Rundenzeit wird nicht auf 0 gesetzt
Taste **–**	Stoppt laufende Stoppuhr, speichert die Rundenzeit und startet die Stoppuhr neu, Zeit beginnt bei 0. Auf diese Weise können 10 Rundenzeiten gespeichert werden. Wenn die Rundenzeit nach dem Drücken der Taste **–** weiter läuft, sind alle 10 Speicherplätze belegt. Sie können alle gespeicherten Rundenzeiten löschen, indem Sie im Anzeigemodus SPEED/LAP die Taste **O** 3 Sekunden drücken.
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus Wenn keine Rundenzeiten gespeichert sind oder das Motorrad fährt, wird der Anzeigemodus LAP/LAP übersprungen.
Taste **O** 3 sek	löscht alle Werte LAP



Anzeigemodus LAP / LAP (Rundenzeiten abfragen)

Der Anzeigemodus LAP/LAP ist nur abrufbar, wenn Rundenzeiten gespeichert sind und das Vorderrad steht. Angezeigt wird die Rundennummer und die gestoppte Rundenzeit in Stunden, Minuten und Sekunden. Mit der Taste **+** gelangen Sie zur nächsten Rundenzeit.
Sie können die gespeicherten Rundenzeiten löschen, indem Sie im Anzeigemodus SPEED/LAP die Taste **O** 3 Sekunden drücken.

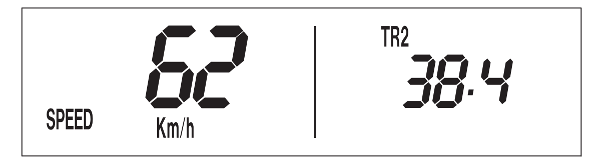
Taste **+**	wechselt zur nächsten Rundenzeit.
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	wechselt in den nächsten Anzeigemodus



Anzeigemodus SPEED / TR1 (Tripmaster 1)

Der Tripmaster 1 läuft immer mit und zählt bis 999,9. Mit ihm kann die Streckenlänge bei Ausfahrten oder die Distanz zwischen 2 Tankstopps gemessen werden.
TR1 ist mit A1 (Durchschnittgeschwindigkeit 1) und S1 (Stoppuhr 1) gekoppelt. Die Berechnung dieser Werte wird mit dem ersten Impuls des Radsensors (Vorderrad dreht sich) aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls (Vorderrad steht).
Wird 999,9 überschritten, werden die Werte TR1, A1 und S1 automatisch gelöscht.

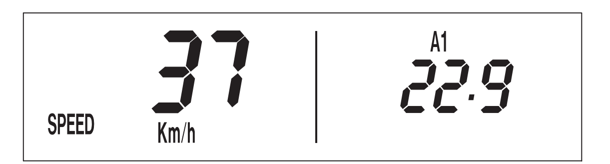
Taste **+**	keine Funktion
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht die Werte TR1, S1, A1



Anzeigemodus SPEED / TR2 (Tripmaster 2)

Der Tripmaster 2 läuft immer mit und zählt bis 999,9. Im Gegensatz zu TR1 kann der angezeigte Wert manuell mit den Tasten **+** und **–** verändert werden. Eine sehr praktische Funktion bei Fahrten nach Roadbook.

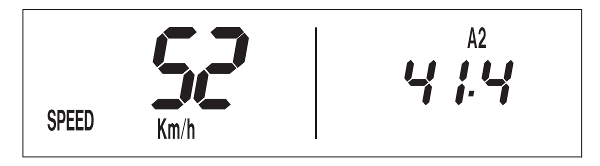
Taste **+**	erhöht den Wert TR2
Taste **–**	verringert den Wert TR2
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht den Wert TR2



Anzeigemodus SPEED / A1 (Durchschnittgeschwindigkeit 1)

A1 zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Berechnungsbasis von TR1 (Tripmaster 1) und S1 (Stoppuhr 1) an. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

Taste **+**	keine Funktion
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht die Werte TR1, S1, A1



Anzeigemodus SPEED / A2 (Durchschnittgeschwindigkeit 2)

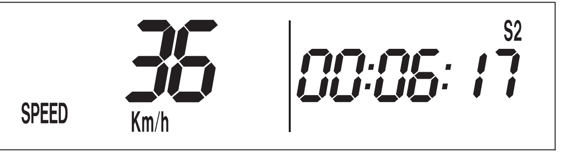
A2 zeigt die Durchschnittsgeschwindigkeit auf Berechnungsbasis von TR2 (Tripmaster 2) und S2 (Stoppuhr 2) an.
Der angezeigte Wert kann von der tatsächlichen Durchschnittsgeschwindigkeit abweichen, wenn TR2 manuell geändert wurde, bzw. wenn S2 nach der Fahrt nicht gestoppt wurde.

Taste **+**	keine Funktion
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	wechselt in den nächsten Anzeigemodus

Anzeigemodus SPEED / S1 (Stoppuhr 1)

S1 zeigt die Fahrzeit auf Basis von TR1 an und läuft weiter, sobald vom Radsensor Impulse kommen. Die Berechnung dieses Wertes wird mit dem ersten Impuls des Radsensors aktiviert und endet 3 Sekunden nach dem letzten Impuls.

Taste **+**	keine Funktion
Taste **–**	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht die Werte TR1, S1, A1



Anzeigemodus SPEED / S2 (Stoppuhr 2)

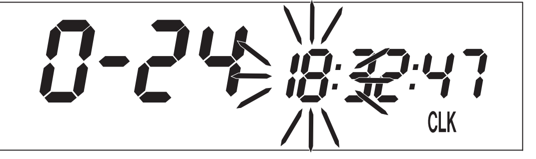
S2 ist eine manuelle Stoppuhr. Durch drücken der Taste **+** wird die Stoppuhr gestartet, nochmaliges drücken hält die Stoppuhr an. Bei nochmaligem Drücken der Taste **+** läuft die Zeit weiter.
Durch kurzes Drücken der Taste **O** können Sie in den nächsten Anzeigemodus wechseln. Wenn S2 im Hintergrund weiterläuft, werden Sie in anderen Anzeigemodi durch blinken von S2 darauf aufmerksam gemacht. Um S2 zu stoppen, müssen Sie in den Anzeigemodus SPEED/S2 wechseln und die Taste **+** drücken.

Taste **+**	startet und stoppt die Stoppuhr
Taste –	keine Funktion
Taste **O** kurz	wechselt in den nächsten Anzeigemodus
Taste **O** 3 sek	löscht den Wert S2

Kilometer oder Meilen

Die Maßeinheit (Kilometer oder Meilen) kann umgestellt werden. Der Wert ODO bleibt erhalten und wird entsprechend umgerechnet. Die Werte TR1, A1, S1, TR2 und A2 werden dabei gelöscht.
Dazu im Anzeigemodus SPEED/H die Taste **O** 3 Sekunden drücken, um in das SETUP Menü zu gelangen. Taste **O** so oft drücken, bis die Anzeige KMH/MPH blinkt. Taste **+** kurz drücken um in die Auswahl zu gelangen, Taste **+** für KMH Anzeige oder Taste **–** für MPH Anzeige drücken.
Zum Speichern die Taste **O** 1x kurz und dann 3 Sekunden drücken, bis der Anzeigemodus in SPEED/H wechselt.
Wenn 20 Sekunden keine Taste gedrückt wird, wird automatisch die Einstellung gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/H gewechselt.

Taste **+**	Einstieg in die Auswahl aktiviert KMH Anzeige
Taste **–**	aktiviert MPH Anzeige
Taste **O** kurz	wechselt zur nächsten Anzeige wechselt von der Auswahl in das SETUP Menü
Taste **O** 3 sek	speichert und schließt das SETUP Menü



Uhrzeit einstellen

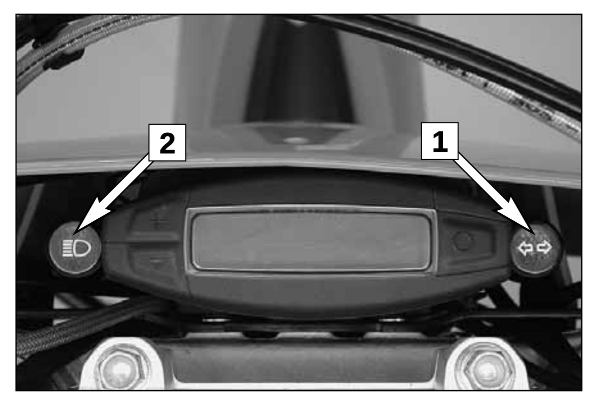
Zum Einstellen der Uhrzeit den Motor abstellen, in Anzeigemodus SPEED/CLK gehen und Taste **O** 3 Sekunden drücken. Der jeweils blinkende Wert kann mit den Tasten **+** und **–** geändert werden. Durch Drücken der Taste **O** wechseln Sie zum nächsten Wert. 0-12 zeigt die Zeit in 12 Stunden Modus an, 0-24 im 24 Stunden Modus.
Zum Speichern der Einstellungen die Taste **O** 3 Sekunden drücken.
Wenn 20 Sekunden keine Taste gedrückt wird, werden automatisch die Einstellungen gespeichert und in den Anzeigemodus SPEED/CLK gewechselt.

Taste **+**	Zeit +
Taste **–**	Zeit –
Taste **O** kurz	wechselt zum nächsten Wert
Taste **O** 3 sek	startet SETUP speichert Uhrzeit und wechselt in den Anzeigemodus SPEED/CLK.

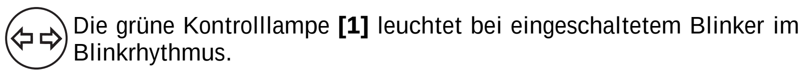
Motorrad steht	Motorrad fährt	ÜBERSICHT FUNKTIONEN ELEKTRONISCHER TACHOMETER				
		Anzeige	Taste **+ kurz**	Taste **– kurz**	Taste **O kurz**	Taste **O 3 sek**
X		**SPEED / H**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	Menü Setup Anzeige
X	X	**SPEED / CLK**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	Menü Uhrzeit einstellen
X	X	**SPEED / LAP**	startet - stoppt LAP Wert LAP bleibt erhalten	stoppt LAP, speichert Wert LAP, setzt LAP auf 0	nächster Anzeigemodus	löscht alle Werte LAP
X		**LAP / LAP**	nächster Wert	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
	X	**SPEED / ODO**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	**SPEED / TR1**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / TR2**	erhöht Wert TR2	verringert Wert TR2	nächster Anzeigemodus	löscht TR2
X	X	**SPEED / A1**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / A2**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	nächster Anzeigemodus
X	X	**SPEED / S1**	keine Funktion	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht TR1, S1, A1
X	X	**SPEED / S2**	startet - stoppt S2	keine Funktion	nächster Anzeigemodus	löscht S2

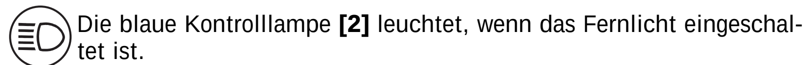
Wenn plötzlich CLK, LAP, TR1, TR2 A1, A2, S1 und S2 gelöscht sind, ist die Batterie im elektronischen Tacho leer und muß erneuert werden (siehe Abschnitt: Batterie im elektronischen Tacho wechseln).

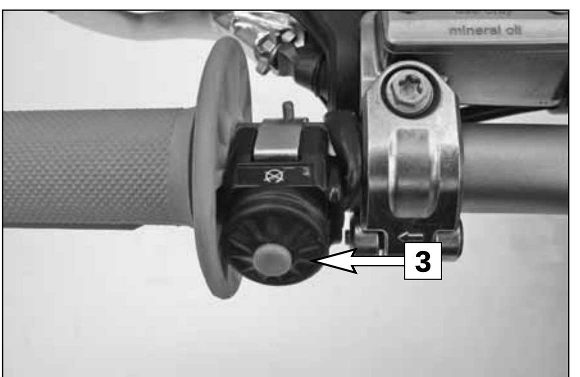
Als Zubehör ist ein Tripmaster-Schalter erhältlich, mit dem Sie die Funktionen des elektronischen Tachos vom Lenker aus steuern können.



Kontrolllampen

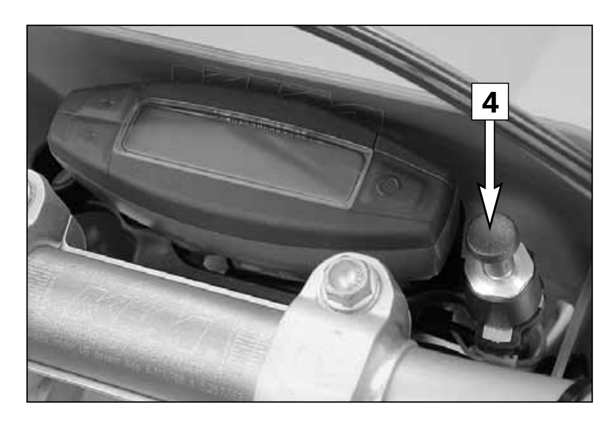

Die grüne Kontrolllampe **[1]** leuchtet bei eingeschaltetem Blinker im Blinkrhythmus.


Die blaue Kontrolllampe **[2]** leuchtet, wenn das Fernlicht eingeschaltet ist.



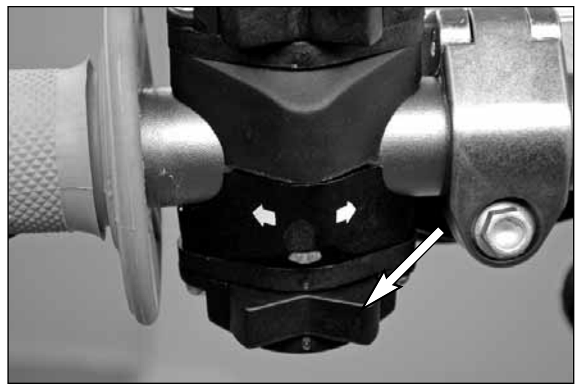
Kurzschlusstaster (XC, XC-W)

Mit dem Kurzschlußtaster **[3]** wird der Motor abgestellt. Beim Betätigen wird der Zündstromkreis kurzgeschlossen.



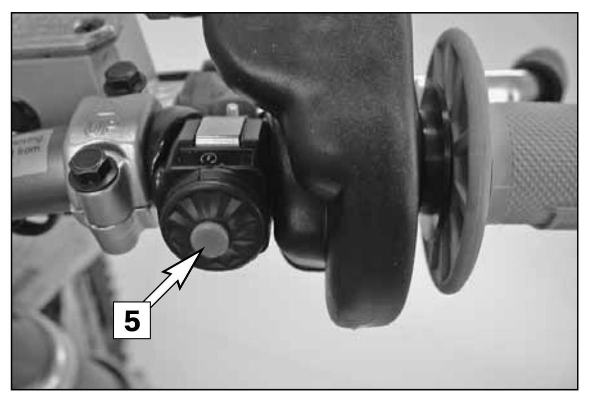
Kombischalter (EXC, EXC Six Days)

Der Lichtschalter hat 2, bzw. 3 Schaltstellungen
[A] = Licht aus (das Licht läßt sich nicht bei allen Modellen ausschalten)
[B] = Abblendlicht ein
[C] = Fernlicht ein
Mit dem Taster **[2]** wird das Horn betätigt.
Der rote Kurzschlußtaster **[3]** dient zum Abstellen des Motors. Taster gedrückt halten, bis der Motor stillsteht.



Lichtschalter (XC-W)

Bei diesem Modell wird der Scheinwerfer mit dem Zugschalter **[4]** eingeschaltet.

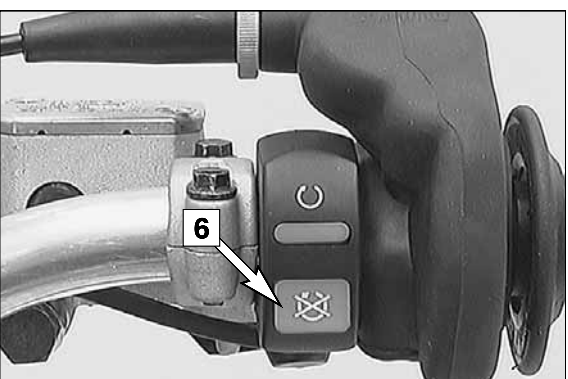


Blinkerschalter (EXC, EXC Six Days)

Der Blinkerschalter ist eine extra Einheit und wird am Lenker links montiert. Der Kabelstrang ist so ausgelegt, daß für Einsätze im Gelände die gesamte Blinkanlage abgebaut werden kann. Die Funktion der restlichen elektrischen Anlage bleibt dabei erhalten.

⇦ Blinker links

⇨ Blinker rechts



Startknopf

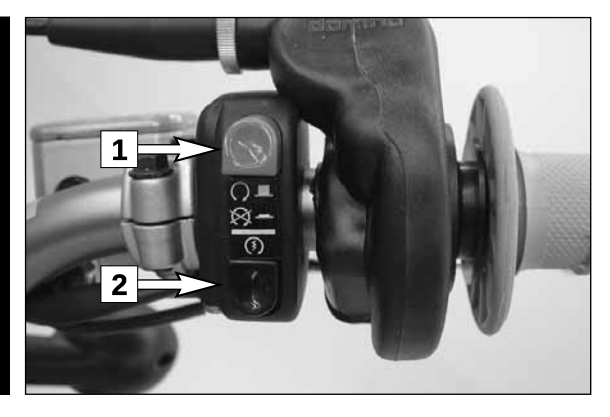
Durch Drücken des schwarzen Startknopfes **[5]** wird der E-Starter betätigt.

Not-Aus-Schalter (Australien)

Der Not-Aus-Schalter **[6]** befindet sich neben dem Gasdrehgriff. Er ist in erster Linie als Sicherheits- oder Not-Aus-Schalter gedacht und sollte normalerweise eingeschaltet sein.

In dieser Stellung ist der Zündstromkreis kurzgeschlossen, der laufende Motor stirbt sofort ab, der stehende Motor springt nicht an.

In dieser Stellung ist der Zündstromkreis freigegeben, der Motor kann gestartet werden.



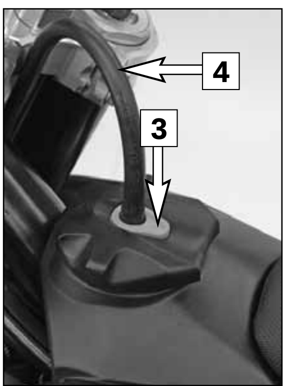
Not-Aus-Schalter, Startknopf

Der rote Not-Aus-Schalter **[1]** befindet sich neben dem Gasdrehgriff.

  In dieser Stellung funktioniert der E-Starter und der Motor springt an.

 In dieser Stellung ist der E-Startstromkreis und der Zündstromkreis unterbrochen. Der E-Starter kann nicht betätigt werden und de Motor springt auch mit dem Kickstarter nicht an.

Durch Drücken des schwarzen Startknopfes **[2]** wird der E-Starter betätigt.



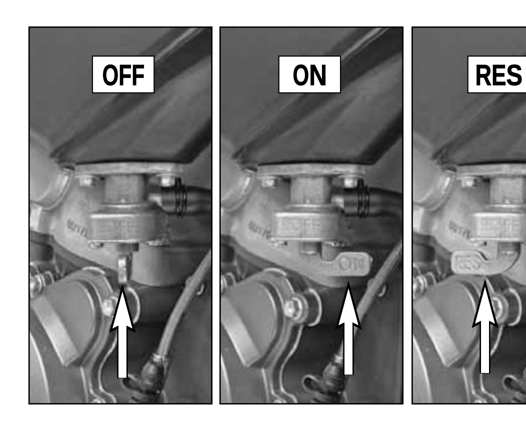


Tankverschluss

Öffnen: Entriegelungsknopf **[3]** drücken und Tankverschluss gegen den Uhrzeigersinn drehen.

Schließen: Tankverschluss aufsetzen und im Uhrzeigersinn drehen, bis der Entriegelungsknopf einrastet.

Tankentlüftungsschlauch **[4]** knickfrei verlegen.

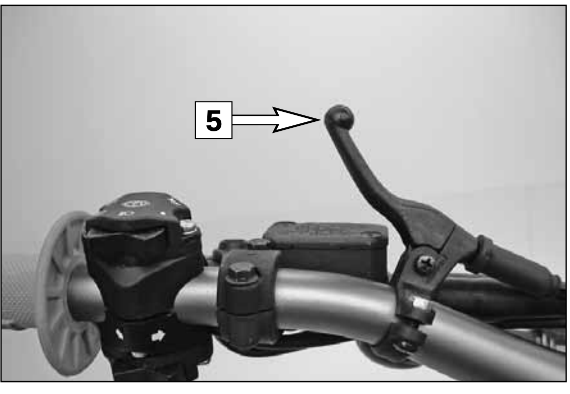


Kraftstoffhahn

OFF In dieser Stellung ist der Kraftstoffhahn geschlossen. Es kann kein Kraftstoff zum Vergaser fließen.

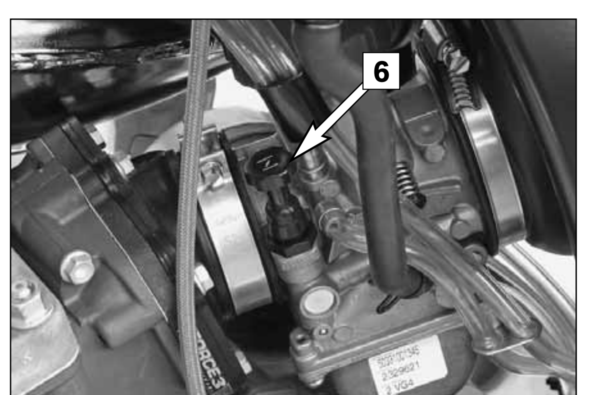
ON Bei Betrieb des Motorrades ist der Drehgriff in Stellung ON zu bringen. Nun kann Kraftstoff zum Vergaser fließen. In dieser Stellung entleert sich der Tank bis auf die Reserve.

RES Die Reserve wird erst dann verbraucht, wenn der Drehgriff in Stellung RES gebracht wird. Tanken Sie so bald als möglich Kraftstoff nach und vergessen Sie nicht den Drehgriff wieder in Stellung ON zu drehen, damit Sie auch das nächste Mal die Reserve zu Verfügung haben.



Chokehebel am Lenker

Wenn man den Chokehebel **[5]** betätigt, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Kraftstoff ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „fettes" Kraftstoff-Luftgemisch, wie es beim Kaltstart benötigt wird.
Wenn man den Chokehebel ganz nach oben drückt, wird die Bohrung im Vergaser wieder verschlossen.



Choke

Wenn man den Chokeknopf **[6]** bis zum Anschlag nach oben zieht, wird im Vergaser eine Bohrung freigegeben, über die der Motor zusätzlich Kraftstoff ansaugen kann. Dadurch ergibt sich ein „fettes" Kraftstoff-Luftgemisch, wie es beim Kaltstart benötigt wird.
Wenn man den Chokeknopf nach unten drückt, wird die Bohrung im Vergaser wieder verschlossen.

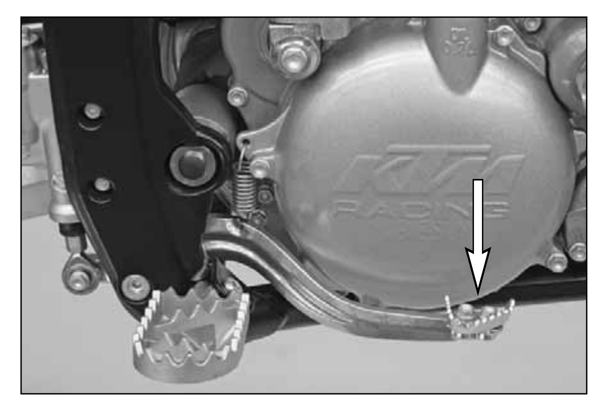
Schalthebel

Der Schalthebel ist am Motor links montiert. Die Lage der Gänge ist aus der Abbildung ersichtlich. Die Neutral- oder Leerlaufstellung befindet sich zwischen dem 1. und 2. Gang.



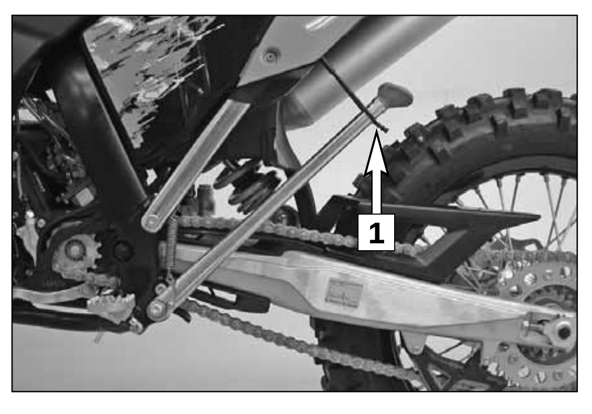
Kickstarter

Der Kickstarter ist am Motor rechts angebracht. Der Oberteil ist schwenkbar.



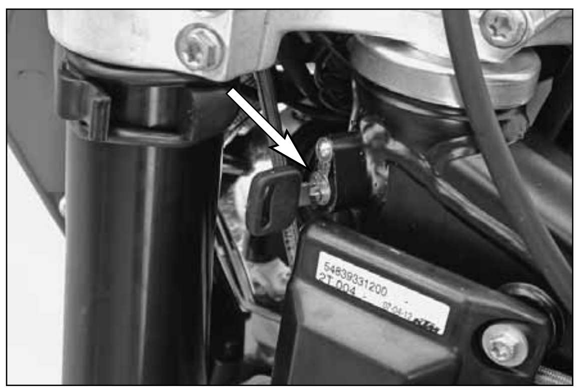
Fußbremshebel

Der Fußbremshebel befindet sich vor der rechten Fußraste. Die Grundstellung kann Ihrer Sitzposition entsprechend angepaßt werden (siehe Wartungsarbeiten).



Seitenständer

Seitenständer mit dem Fuß auf den Boden drücken und mit dem Motorrad belasten. Achten Sie auf festen Untergrund und sicheren Stand. Wenn Sie mit dem Motorrad im Gelände fahren, kann der hochgeklappte Seitenständer zusätzlich mit dem Gummiband **[1]** gesichert werden.

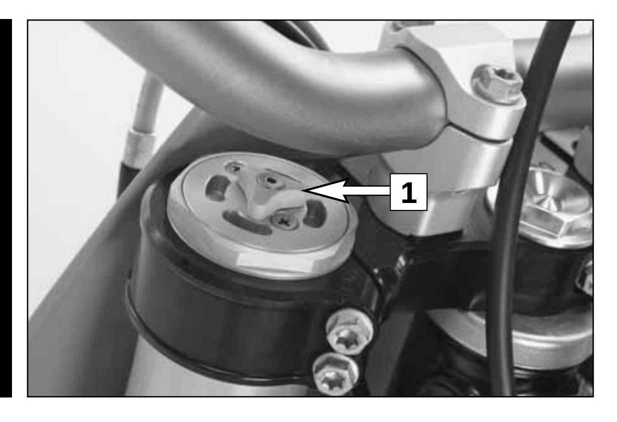


Lenkungsschloss (EXC, EXC Six Days)

Mit dem am Steuerkopf angebrachten Schloß ist die Lenkung versperrbar. Zum Versperren Lenkung ganz nach rechts einschlagen, Schlüssel anstecken, nach links drehen, eindrücken, nach rechts drehen und abziehen.

! VORSICHT

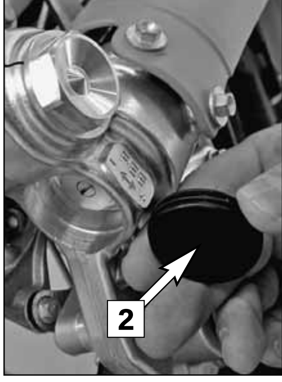
Lassen Sie den Schlüssel nie im Absperrschloss stecken. Wenn Sie die Lenkung nach links einschlagen kann der Schlüssel beschädigt werden.

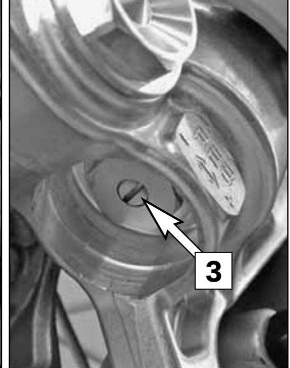


Druckstufendämpfung der Gabel (XC)

Die hydraulische Druckstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Einfedern der Gabel.
Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit den Einstellschrauben **[1]** am oberen Ende der Gabelbeine verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.
STANDARD-EINSTELLUNG:
- Einstellschrauben bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Gabeltyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 14187E27 . . . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 14187E28 . . . . .15 Klicks

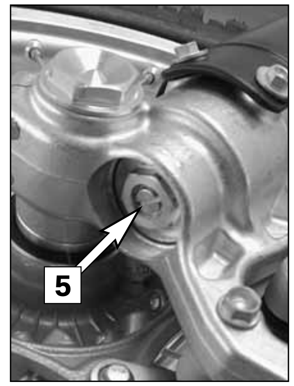


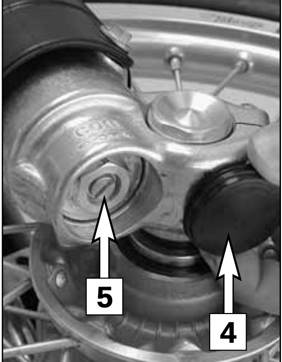


Zugstufendämpfung der Gabel (XC)

Die hydraulische Zugstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Ausfedern der Gabel. Nehmen Sie die Schutzkappe **[2]** ab.
Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit den Einstellschrauben **[3]** verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.
STANDARD-EINSTELLUNG:
- Einstellschrauben bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Gabeltyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 14187E27 . . . . .21 Klicks
Typ WP Suspension 14187E28 . . . . .21 Klicks

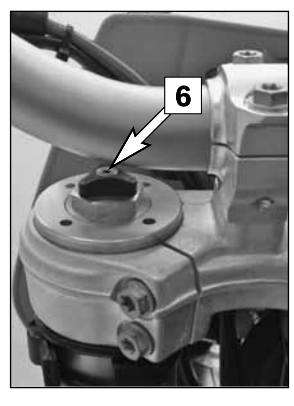


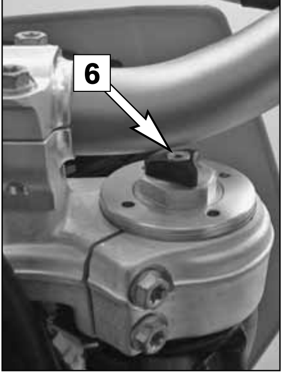


Druckstufendämpfung der Gabel (XC-W, EXC, EXC Six Days)

Die hydraulische Druckstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Einfedern der Gabel.Nehmen Sie die Schutzkappe **[4]** ab.
Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann mit den Einstellschrauben **[5]** am unteren Ende der Gabelbeine verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Einfedern.
STANDARD-EINSTELLUNG:
- Einstellschrauben bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Gabeltyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 14187E02 . . . . .22 Klicks
Typ WP Suspension 14187E04 . . . . .22 Klicks





Zugstufendämpfung der Gabel (XC-W, EXC, EXC Six Days)

Die hydraulische Zugstufendämpfung bestimmt das Verhalten beim Ausfedern der Gabel.
Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit den Einstellschrauben **[6]** verstellt werden. Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung beim Ausfedern.
STANDARD-EINSTELLUNG:
- Einstellschrauben bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Gabeltyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 14187D02 . . . . .22 Klicks
Typ WP Suspension 14187D04 . . . . .22 Klicks

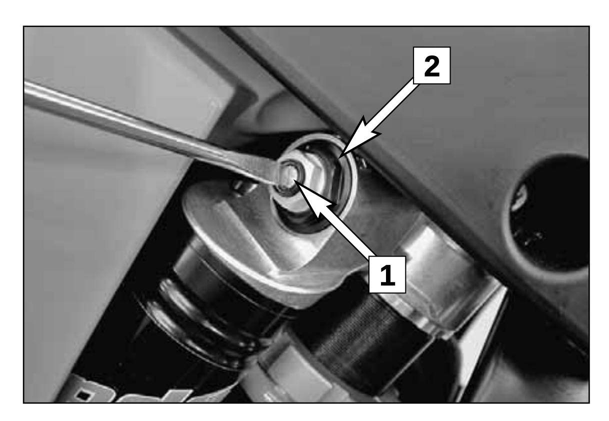


Federvorspannung der Gabel (XC-W, EXC, EXC Six Days)

Die Federvorspannung der Gabel kann mit den Einstellschrauben **[7]** verändert werden. Verwenden Sie dazu einen Gabelschlüssel 24 mm.
Weitere Beschreibungen finden Sie im Kapitel „Gabel und Federbein einstellen“.

Druckstufendämpfung des Federbeines

Am Federbein kann die Druckstufendämpfung getrennt im Lowspeed und Highspeed Bereich eingestellt werden (Dual Compression Control).
Die Bezeichnung Low- und Highspeed ist auf die Bewegung des Federbeins beim Einfedern bezogen und nicht auf die Fahrtgeschwindigkeit des Motorrades.
Die Low- und Highspeed Technik arbeitet übergreifend.
Von langsamer bis normaler Einfederungsgeschwindigkeit des Federbeines wirkt in erster Linie die Lowspeed Einstellung.
Die Highspeed Einstellung zeigt ihre Wirkung beim schnellen Einfedern.
Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Dämpfung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Dämpfung.

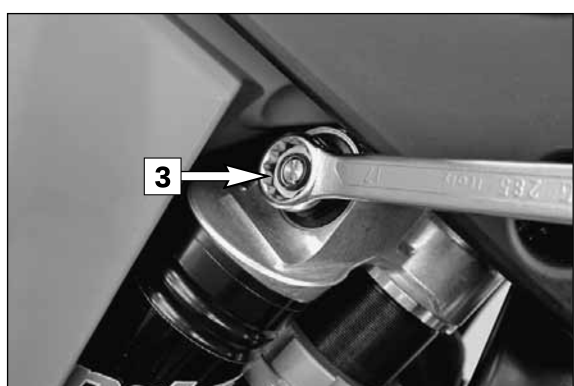


STANDARDEINSTELLUNG LOWSPEED:
- Einstellschraube **[1]** mit einem Schraubendreher bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen.
- Dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . .15 Klicks
Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . .15 Klicks

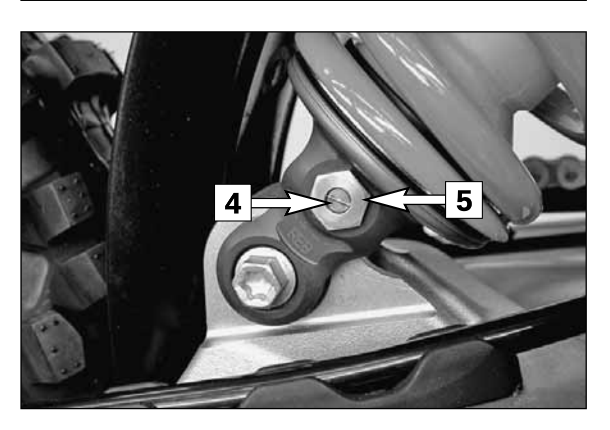
⚠ ACHTUNG

**Die Dämpfereinheit des Federbeines ist mit hochverdichtetem Stickstoff gefüllt. Versuchen Sie nie das Federbein zu zerlegen oder Wartungsarbeiten selbst durchzuführen, schwere Verletzungen könnten die Folge sein.
Lösen Sie daher auch nie die schwarze Verschraubung [2] (24mm).**



STANDARDEINSTELLUNG HIGHSPEED:
- Einstellschraube **[3]** mit einem Ringschlüssel bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen.
- Dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Umdrehungen gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . . .1,5 Umdrehung
Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . . .1,5 Umdrehung
Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . . .1 Umdrehung
Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . . .1 Umdrehung



Zugstufendämpfung des Federbeines

Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann mit der Einstellschraube **[4]** (REB) verstellt werden. Drehen nach rechts erhöht die Dämpfung, Drehen nach links veringert die Dämpfung beim Ausfedern.

STANDARD-EINSTELLUNG:
- Einstellschraube bis zum Anschlag im Uhrzeigersinn drehen
- dem Federbeintyp entsprechende Anzahl von Klicks gegen den Uhrzeigersinn zurückdrehen.

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . .24 Klicks
Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . .24 Klicks
Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . .25 Klicks
Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . .25 Klicks

⚠ ACHTUNG

**Die Dämpfereinheit des Federbeines ist mit hochverdichtetem Stickstoff gefüllt. Versuchen Sie nie das Federbein zu zerlegen oder Wartungsarbeiten selbst durchzuführen, schwere Verletzungen könnten die Folge sein.
Lösen Sie daher auch nie die Verschraubung [5] (15mm).**

Hinweise zur ersten Inbetriebnahme

- Vergewissern Sie sich, daß die Arbeiten der „Auslieferungs-inspektion“ von einer autorisierten KTM Fachwerkstätte durchgeführt wurden. Sie erhalten die AUSLIEFERUNGSURKUNDE und das SERVICEHEFT bei der Fahrzeugübergabe.
- Lesen Sie vor der ersten Fahrt die gesamte Bedienungsanleitung aufmerksam durch.
- Machen Sie sich mit den Bedienungsorganen vertraut.
- Stellen Sie den Kupplungshebel, den Handbremshebel und den Fußbremshebel in die für Sie angenehmste Stellung.
- Gewöhnen Sie sich auf einem leeren Parkplatz oder im leichten Gelände an das Handling des Motorrades, bevor Sie eine größere Ausfahrt machen. Versuchen Sie auch einmal möglichst langsam und im Stehen zu fahren, um mehr Gefühl für das Motorrad zu bekommen.
- Unternehmen Sie keine Geländefahrten, die Ihre Fähigkeiten und Erfahrung überfordern.
- Halten Sie während der Fahrt den Lenker mit beiden Händen fest und lassen Sie die Füße auf den Fußrasten.
- Nehmen Sie den Fuß vom Bremshebel wenn Sie nicht bremsen wollen. Wird der Fußbremshebel nicht freigegeben, schleifen die Bremsklötze ununterbrochen und die Bremse wird überhitzt.
- Nehmen Sie keine Veränderungen am Motorrad vor und verwenden Sie immer „Original KTM Ersatzteile”. Ersatzteile von anderen Herstellern können die Sicherheit des Motorrades beeinträchtigen.
- Motorräder reagieren empfindlich auf Veränderung der Gewichtsverteilung. Wenn Sie Gepäck mitnehmen, befestigen Sie es möglichst nahe an der Fahrzeugmitte und verteilen Sie das Gewicht gleichmäßig auf Vorderrad und Hinterrad. Überschreiten Sie keinesfalls das höchstzulässige Gesamtgewicht und die Achslasten. Das höchstzulässige Gesamtgewicht ergibt sich aus folgenden Gewichten:
  - Motorrad betriebsbereit und vollgetankt
  - Gepäck
  - Fahrer mit Schutzkleidung und Helm.
- Beachten Sie die Einfahrvorschriften

Einfahren

Auch noch so fein bearbeitete Flächen an den Motorteilen haben rauhere Oberflächen als Teile, die schon längere Zeit aufeinander gleiten. Jeder Motor muss daher einlaufen. Aus diesem Grund darf der Motor während der ersten 500 Kilometer bzw. 5 Stunden nicht bis an seine Leistungsgrenze beansprucht werden.
Einfahren mit geringer, jedoch wechselnder Belastung.

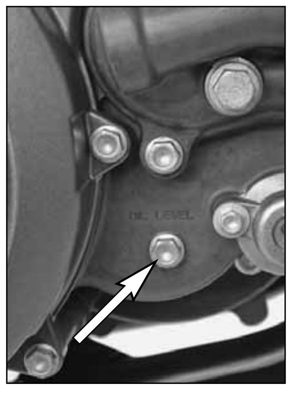
! VORSICHT

Während der ersten 500 Kilometer bzw. 5 Stunden keine Volllastfahrten.

⚠ ACHTUNG

- **Ziehen Sie sich für die Fahrt entsprechend an. Clevere KTM-Fahrer tragen stets einen Helm, Stiefel, Handschuhe und eine Jacke, egal ob es sich um eine Tagesreise oder nur um eine kurze Ausfahrt handelt. Die Schutzkleidung sollte auffällig sein, damit Sie schon früh von anderen Verkehrsteilnehmern gesehen werden. Der Beifahrer braucht selbstverständlich auch entsprechende Schutzkleidung.**
- **Schalten Sie auf Ihren Fahrten immer das Licht ein, damit Sie von den anderen Verkehrsteilnehmern früh gesehen werden.**
- **Fahren Sie nicht nach Alkoholkonsum.**
- **Verwenden Sie nur Zubehörteile, die von KTM freigegeben sind. Frontverkleidungen können zum Beispiel bei hohen Geschwindigkeiten das Fahrverhalten des Motorrades negativ beeinflussen. Koffer, Zusatztanks usw. können sich durch die geänderte Gewichtsverteilung ebenfalls negativ auf das Fahrverhalten auswirken.**
- **Vorder- und Hinterrad dürfen nur mit Reifen gleichartiger Profilgestaltung bereift sein. Reifenfreigaben beachten!**
- **Nach 30 Minuten Fahrzeit unbedingt Speichenspannung prüfen. Bei neuen Rädern verringert sich die Speichenspannung innerhalb kurzer Zeit. Wird mit lockeren Speichen weitergefahren, können Speichen reissen, was zu unstabilem Fahrverhalten führt (siehe Speichenspannung kontrollieren)**
- **Befolgen Sie die Verkehrsvorschriften, fahren Sie defensiv und vorausschauend um Gefahren möglichst früh zu erkennen.**
- **Passen Sie die Fahrtgeschwindigkeit den Verhältnissen und Ihrem Fahrkönnen an.**
- **Fahren Sie vorsichtig auf unbekannten Strassen bzw. in unbekanntem Gelände.**
- **Im Gelände sollten Sie stets mit einem Freund auf einem zweiten Motorrad unterwegs sein, damit Sie sich im Falle von Schwierigkeiten gegenseitig helfen können.**
- **Erneuern Sie das Helmvisier bzw. das Brillenglas rechtzeitig. Bei Gegenlicht ist man mit zerkratztem Visier oder zerkratzter Brille praktisch blind.**
- **Lassen Sie das Motorrad nie unbeaufsichtigt solange der Motor läuft.**
- **Die Modelle sind nur für 1 Person konstruiert und ausgelegt. Ein Beifahrer darf nicht mitgenommen werden.**
- **Bedenken Sie bei Fahrten mit Ihrem Motorrad, dass sich andere Menschen durch übermässigen Lärm belästigt fühlen**









Überprüfen vor jeder Inbetriebnahme

Beim Betrieb muss das Motorrad in technisch einwandfreiem Zustand sein. Im Interesse der Fahrsicherheit sollten Sie sich zur Gewohnheit machen, am Motorrad vor jeder Inbetriebnahme eine allgemeine Überprüfung vorzunehmen.
Folgende Kontrollen sollten dabei durchgeführt werden:

1 GETRIEBEÖLSTAND KONTROLLIEREN
Zu wenig Getriebeöl führt zu vorzeitigem Verschleiß und in weiterer Folge zur Zerstörung von Zahnrädern und Schaltungsteilen.

2 KRAFTSTOFF
Kraftstoffmenge im Tank prüfen und beim Schließen des Tankverschlußes den Tankbelüftungsschlauch knickfrei verlegen.

3 KETTE
Eine lockere Kette kann von den Kettenrädern fallen, eine stark abgenützte Kette kann reißen und mit einer ungeschmierten Kette tritt unnötiger Verschleiß an Kette und Kettenräder auf.

4 REIFEN
Reifen auf Beschädigungen prüfen. Reifen mit einem Schnitt oder einer Beule müssen erneuert werden. Die Profiltiefe muss den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen. Der Luftdruck ist ebenfalls zu prüfen. Wenig Profil und falscher Luftdruck verschlechtern das Fahrverhalten.

5 BREMSEN
Funktion prüfen und Bremsflüssigkeitsstand im Vorratsbehälter kontrollieren. Die Vorratsbehälter sind so dimensioniert, daß auch bei abgenützten Bremsklötzen kein Nachfüllen erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheiten im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM-Fachwerkstätte überprüfen, da mit einem Bremsversagen zu rechnen ist.
Der Zustand der Bremsschläuche und die Bremsbelagstärke müssen ebenfalls kontrolliert werden.
Leerweg am Handbremshebel und am Fußbremshebel kontrollieren.

⚠ **ACHTUNG**

Wenn sich der Widerstand am Handbremshebel bzw. Fussbremshebel schwammig anfühlt, ist am Bremssystem etwas nicht in Ordnung. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM Fachwerkstätte überprüfen, bevor Sie mit dem Motorrad fahren.

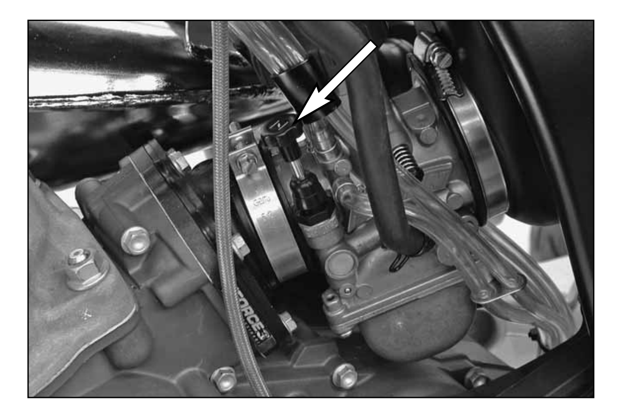
6 SEILZÜGE
Einstellung und Leichtgängigkeit aller Seilzüge prüfen.

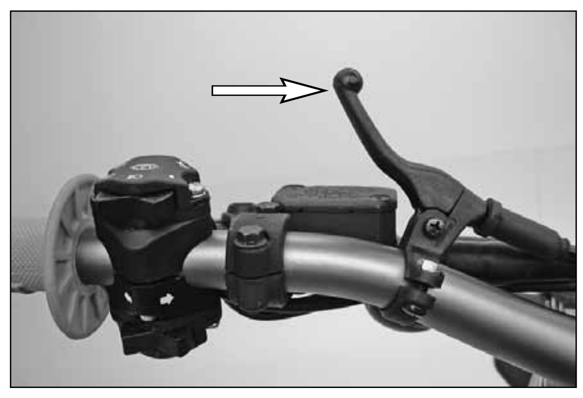
7 KÜHLFLÜSSIGKEIT
Kühlflüssigkeitsstand bei kaltem Motor prüfen.

8 ELEKTRISCHE ANLAGE
Scheinwerfer, Schlußlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollampen und Horn bei laufendem Motor auf Funktion prüfen.

9 GEPÄCK
Falls Sie Gepäck mitführen, ist die Befestigung zu prüfen.











Startvorgang bei kaltem Motor

1 Kraftstoffhahn öffnen
2 Seitenständer hochschwenken
3 Getriebe auf Leerlauf schalten
4 Kaltstarthilfe (Choke) betätigen
5 Kein bis maximal 1/3 Gas geben und Kickstarter über den vollen Weg kraftvoll durchtreten bzw. Startknopf für den E-Starter betätigen.

⚠ ACHTUNG

- **Ziehen Sie zum Starten des Motors immer feste Motorradstiefel an, um Verletzungen zu vermeiden. Sie könnten vom Kickstarter abrutschen oder der Motor kann zurückschlagen und Ihren Fuss mit grosser Wucht nach oben schleudern.**
- **Kickstarter immer kraftvoll über den vollen Weg durchtreten und dabei keinesfalls Gas geben. Kickstarten mit zu wenig Schwung und ein geöffneter Gasdrehgriff erhöhen die Rückschlaggefahr.**
- **Bei Temperaturen unter 0°C unbedingt vor Betätigen des Kickstarters überprüfen, ob der Kraftschluss hergestellt ist. Wenn kein Kraftschluss besteht, lässt sich der Kickstarter ohne Widerstand durchtreten (man tritt ins Leere). Dadurch können Verletzungen entstehen.**
- **Starten Sie den Motor nicht in einem geschlossenen Raum und lassen Sie ihn dort auch nicht laufen. Auspuffgase sind giftig und können zu Bewusstlosigkeit oder zum Tode führen. Sorgen Sie beim Betrieb des Motors stets für ausreichende Belüftung.**

! VORSICHT

- **Drehen Sie den kalten Motor nicht hoch. Dabei kann es zum Motorschaden kommen, weil sich der Kolben schneller erwärmt und dadurch ausdehnt als der wassergekühlte Zylinder. Motor immer vorher warmlaufen lassen bzw. mit geringer Belastung warmfahren.**
- **Mit dem E-Starter maximal 5 Sekunden ununterbrochen starten. Bis zum nächsten Startversuch mindestens 5 Sekunden warten.**

HINWEIS:
Wenn das Motorrad schlecht anspringt, kann alter Kraftstoff in der Schwimmerkammer die Ursache sein.
Die leicht entflammbaren Anteile der Kraftstoffe verflüchtigen sich bei längerer Stehzeit. Wenn das Motorrad länger als 1 Woche nicht benutzt wurde, sollte der alte Kraftstoff aus der Schwimmerkammer abgelassen werden. Mit frischem Kraftstoff in der Schwimmerkammer springt der Motor wesentlich leichter an.

Startvorgang bei warmem Motor

1 Kraftstoffhahn öffnen
2 Seitenständer hochschwenken
3 Getriebe auf Leerlauf schalten
4 Ca. 1/2 Gas geben und Kickstarter über den vollen Weg kraftvoll durchtreten bzw. Startknopf für den E-Starter betätigen.

Abhilfe bei „abgesoffenem" Motor

1 Kraftstoffhahn schließen
2 Motor mit Vollgas starten. Wenn nötig Zündkerze herausschrauben und trocknen
3 Wenn der Motor läuft, Kraftstoffhahn wieder öffnen

Anfahren

Kupplungshebel ziehen, 1. Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und gleichzeitig Gas geben.

⚠ ACHTUNG

- **Kontrollieren Sie bevor Sie losfahren immer, ob der Haupt- bzw. Seitenständer bis zum Anschlag nach oben geschwenkt ist. Wenn der Ständer am Boden streift, kann das Motorrad ausser Kontrolle geraten.**
- **Wenn Sie beabsichtigen im Gelände zu fahren sollten Sie den Seitenständer zusätzlich mit dem Gummiband am Luftfilterkasten sichern.**

Schalten, Fahren

Der 1. Gang, mit dem Sie jetzt fahren, stellt den Anfahr- oder Berggang dar. Wenn die Verhältnisse (Steigung) es erlauben, können Sie in höhere Gänge schalten. Dazu Gas wegnehmen, gleichzeitig Kupplungshebel ziehen, nächsten Gang einlegen, Kupplungshebel freigeben und Gas geben. Wurde der Choke betätigt, ist dieser nach dem Erwärmen des Motors abzustellen.
Nach dem Erreichen der Höchstgeschwindigkeit durch volles Aufdrehen des Gasdrehgriffes, diesen auf 3/4 Gas zurückdrehen; die Geschwindigkeit verringert sich kaum, der Kraftstoffverbrauch geht jedoch stark zurück. Geben Sie immer nur so viel Gas wie der Motor gerade verarbeiten kann - brüskes Aufreißen des Gasdrehgriffes erhöht den Verbrauch.
Zum Zurückschalten Motorrad nötigenfalls abbremsen und gleichzeitig Gas wegnehmen. Kupplungshebel ziehen und niedrigeren Gang einlegen, Kupplungshebel langsam freigeben und Gas geben bzw. nochmals schalten.

⚠ ACHTUNG

- **Nach einem Sturz ist das Motorrad wie vor jeder Inbetriebnahme zu überprüfen.**
- **Ein verbogener Lenker ist immer zu erneuern. Keinesfalls den Lenker richten, er verliert dadurch seine Stabilität.**

! VORSICHT

- **Hohe Drehzahlen bei kaltem Motor wirken sich negativ auf seine Lebensdauer aus. Sie fahren den Motor am besten im mittleren Drehzahlbereich einige Kilometer warm, erst dann sollte der Motor voll belastet werden.**
- **Schalten Sie nie von Vollgas in einen kleineren Gang. Der Motor wird dabei überdreht und kann beschädigt werden. Ausserdem kann durch das Blockieren des Hinterrades das Motorrad leicht ausser Kontrolle geraten.**
- **Wenn bei längeren Talfahrten der Motor ohne Gas mitläuft, muss zwischendurch mehrmals Gas gegeben werden, damit dem Motor genügend Schmiermittel, das dem Kraftstoff beigemengt ist, zugeführt wird.**
- **Treten während der Fahrt betriebsunübliche Geräusche auf, ist sofort anzuhalten, der Motor abzustellen und mit einer KTM-Fachwerkstätte Kontakt aufzunehmen.**

Abbremsen

Gas wegnehmen und mit Hand- und Fußbremse gleichzeitig bremsen. Auf sandigem, regennaßem oder schlüpfrigem Untergrund die Bremsen besonders vorsichtig betätigen. Bremsen Sie stets mit Gefühl, blockierende Räder führen zum Schleudern oder zum Sturz. Schalten Sie dabei auch das Getriebe, der Geschwindigkeit entsprechend, in kleinere Gänge. Der Bremsvorgang sollte immer vor Kurvenbeginn abgeschlossen sein.

⚠ ACHTUNG

- **Bei Regen, nach dem Waschen des Motorrades, nach Wasserdurchfahrten oder bei Fahrten in nassem Gelände, kann durch feuchte bzw. verschmutzte Bremsscheiben die Bremswirkung verzögert einsetzen. Die Bremsen müssen trocken- bzw. saubergebremst werden.**
- **Bei Fahrten auf salzgestreuten oder verschmutzten Strassen kann die Bremswirkung ebenfalls verzögert einsetzen. Die Bremsen müssen erst saubergebremst werden.**
- **Bei verschmutzten Bremsscheiben tritt erhöhter Verschleiss an Bremsklötzen und Bremsscheiben auf.**
- **Beim Bremsen erhitzen sich Bremsscheibe, Bremsklötze, Bremssattel und Bremsflüssigkeit. Je heisser diese Teile werden, desto schwächer ist die Bremswirkung. Im Extremfall kann dann das komplette Bremssystem ausfallen.**
- **Wenn sich der Widerstand am Handbremshebel bzw. Fussbremshebel schwammig anfühlt, ist am Bremssystem etwas nicht in Ordnung. Lassen Sie das Bremssystem in einer KTM Fachwerkstätte überprüfen, bevor Sie mit dem Motorrad fahren.**

Anhalten und Parken

Motorrad abbremsen und Getriebe auf Leerlauf schalten. Zum Abstellen des Motors Kurzschlußtaster drücken bis der Motor stillsteht. Kraftstoffhahn schließen.

⚠ ACHTUNG

Motorräder produzieren bei Betrieb sehr viel Wärme. Der Motor, die Kühler, die Auspuffanlage, die Bremsscheiben sowie die Stossdämpfer können sehr heiss werden. Berühren Sie diese Teile nach Inbetriebnahme des Motorrades nicht und achten Sie darauf, dass Sie Ihre Maschine an einem Ort abstellen, wo nicht die Wahrscheinlichkeit besteht, dass Fussgänger sie berühren und sich dabei verbrennen.

! VORSICHT

- **Wird das Fahrzeug abgestellt, ist der Kraftstoffhahn zu schliessen. Wird dieser nicht geschlossen, kann eventuell der Vergaser überlaufen und Kraftstoff in den Motor gelangen.**
- **Parken Sie das Motorrad nie an Stellen, an welchen Feuergefahr durch trockenes Gras oder andere leicht brennbare Materialien besteht.**
- **Der Seitenständer ist nur für das Gewicht des Motorrades ausgelegt. Wenn Sie sich auf das Motorrad setzen und dadurch den Seitenständer zusätzlich belasten, kann der Seitenständer bzw. der Rahmen beschädigt werden und das Motorrad kann umfallen.**

Tanken, Kraftstoff

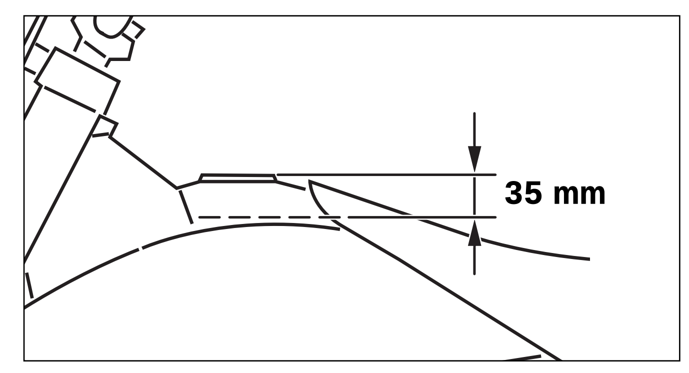
125-300: Bleifreier Super Kraftstoff 95 Oktan mit hochwertigem 2-Taktöl in einem Mischungsverhältnis 1:60 gemischt. Mischen Sie Kraftstoff und 2-Taktöl erst, wenn Sie das Gemisch benötigen. KTM empfiehlt Motorex Cross Power 2T.

⚠ ACHTUNG

- **Benzin ist leicht entflammbar und giftig. Beim Hantieren mit Benzin ist äusserste Vorsicht geboten. Tanken Sie Ihr Motorrad nicht in der Nähe von offenen Flammen bzw. brennenden Zigaretten auf. Stellen Sie zum Auftanken immer den Motor ab. Achten Sie darauf, dass Sie kein Benzin auf Motor oder Auspuffanlage verschütten, solange die Maschine heiss ist. Verschüttetes Benzin sofort aufwischen. Wurde Benzin verschluckt oder ist es in die Augen gespritzt, ist sofort ein Arzt aufzusuchen.**
- **Die Verriegelung des Tankverschlusses muß beim Montieren immer einrasten.**

! VORSICHT

- **Verwenden Sie nur Superkraftstoff ROZ 95 mit hochwertigem 2-Takt-Motoröl gemischt. Andere Kraftstoffe können Motorschäden verursachen.**
- **Verwenden Sie niemals vorgemischte 2-Taktöle, niemals Öle für Aussenbordmotoren und niemals normale Motoröle für das Gemisch.**
- **Verwenden Sie kein Kraftstoff-Ölgemisch das älter als 1 Woche ist. Die Schmierleistung einiger 2-Taktöle kann sich sehr schnell reduzieren.**
- **Verwenden Sie nur hochwertiges 2-Takt-Motoröl (z.B.Motorex Crosss Power 2T) bekannter Marken.**
- **Mischen Sie nicht synthetische Öle und Mineralöle untereinander**
- **Zu wenig Öl oder qualitativ minderwertiges Öl führt zu vorzeitigem Verschleiss des Motors und im Extremfall zum Motorschaden. Zu viel Öl verursacht starke Rauchentwicklung und verrusst die Zündkerze.**
- **Kraftstoff dehnt sich bei Erwärmung aus. Füllen Sie daher den Tank nicht bis zum oberen Rand (siehe Skizze).**



SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

	125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009 EIN GEWASCHENES FAHRZEUG ERMÖGLICHT KÜRZERE INSPEKTIONEN UND SPART GELD!	vor jedem Rennen	1. Service nach 10 Stunden	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	mindestens 1x jährlich
MOTOR	Getriebeölstand prüfen			●		
	Getriebeöl wechseln	●	●		●	●
	Zündkerze prüfen, Elektrodenabstand einstellen		●	●		
	Zündkerze erneuern	●			●	
	Zündkerzenstecker reinigen und auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
	Schrauben von Kickstarter und Schalthebel auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
VERGASER	Vergasermanschette und Ansaugstutzen auf Risse und Dichtheit prüfen	●			●	●
	Leerlaufeinstellung prüfen	●	●		●	●
	Entlüftungsschläuche auf Beschädigung und knickfreie Verlegung prüfen	●	●		●	●
ANBAUTEILE	Kühlsystem auf Dichtheit, Frostschutz prüfen	●	●		●	●
	Auspuffanlage auf Dichtheit sowie Aufhängung prüfen	●		●	●	
	Seilzüge auf Beschädigung, Leichtgängigkeit und knickfreie Verlegung prüfen, einstellen und schmieren	●	●		●	
	Flüssigkeitsstand im Geberzylinder der hydraulischen Kupplung prüfen	●	●	●	●	
	Luftfilter und -kasten reinigen	●	●	●	●	●
	Kabel auf Beschädigung und knickfreie Verlegung kontrollieren	●			●	
	Scheinwerfereinstellung kontrollieren	●			●	
	Elektrische Anlage auf Funktion prüfen (Abblend- / Fernlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollleuchten, Tachobeleuchtung, Signalhorn, Not-Aus-Taster / Schalter)	●	●		●	
BREMSEN	Bremsflüssigkeitsstand, Belagstärke, Bremsscheiben prüfen	●	●		●	
	Bremsleitungen auf Beschädigung und Dichtheit prüfen	●	●		●	
	Funktion, Leichtgängigkeit, Leerweg von Hand- / Fußbremshebel prüfen/einstellen	●	●		●	
	Schrauben und Führungsbolzen der Bremsanlage auf Festsitz prüfen	●	●		●	
FAHRWERK	Federbein und Gabel auf Dichtheit und Funktion prüfen	●	●	●	●	
	Staubmanschetten reinigen	●		●	●	
	Gabelbeine entlüften	●		●	●	
	Schwingenlagerung prüfen	●			●	
	Steuerkopflager prüfen / einstellen	●	●		●	
	Alle Fahrwerksschrauben auf Festsitz prüfen (Gabelbrücken, Gabelfaust, Achsmuttern / -schrauben, Schwingenlagerung, Federbein)	●	●		●	
RÄDER	Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●	●	●	●	
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●	●	●	
	Kette, Kettenräder, Kettenführungen auf Verschleiß, Festsitz und Spannung prüfen	●	●	●	●	
	Kette schmieren, Einstellschrauben der Kettenspanner reinigen und fetten	●	●	●	●	
	Radlager auf Spiel prüfen	●	●		●	

DIE LAUFLEISTUNG FÜR DIE INSPEKTIONSINTERVALLE SOLLTE KEINESFALLS UM MEHR ALS 5 STD. ÜBERSCHRITTEN WERDEN.
WARTUNGSARBEITEN DER KTM-FACHWERKSTÄTTE ERSETZEN NICHT DIE KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DES FAHRERS!

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009 **WICHTIGE WARTUNGSARBEITEN, DIE MIT GESONDERTEM ZUSATZAUFTRAG DURCH EINE KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHGEFÜHRT WERDEN MÜSSEN**	**nach jeweils 20 Stunden**	**nach jeweils 40 Stunden**	**nach jeweils 60 Stunden**	**nach jeweils 80 Stunden**	**mindestens 1x jährlich**	**alle 2 Jahre**
Vergaser reinigen und einstellen					C/H	
Gasschieber, Düsennadel, Schwimmernadelventil, Nadeldüse erneuern				C/H		
Verschleiss Einlassmembran prüfen	C	C/H	C	C/H		
Verschleiss Kupplungslamellen und Länge Kupplungsfedern prüfen	C	C/H	C	C/H		
Verschleiss Zylinder und Kolben prüfen	C	C/H	C	C/H		
Auslass-Steuerung Funktion und Leichtgängikeit prüfen	C/H	C/H	C/H	C/H		
Lager Kolbenbolzen prüfen	C	C/H	C	C/H		
Hauptlager Kurbelwelle erneuern				C/H		
Pleuellager erneuern		C		C/H		
Getriebe komplett, Schaltung und Lager prüfen		C		C/H		
Gabel vollständig warten	C		C	H	C/H	
Federbein vollständig warten				C		C/H
Steuerkopflager und Dichtungselemente reinigen und fetten					C/H	
Dichtmanschette Fußbremszylinder erneuern	C	C/H	C	C/H		
Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	C	C/H	C	C/H		
Elektrische Kontakte und Schalter mit Kontaktspray behandeln					C/H	
Bremsflüssigkeit wechseln	C	C/H	C	C/H	C/H	
Öl der hydraulischen Kupplung wechseln					C/H	

C = BEI WETTBEWERBSEINSATZ OFFROAD (**C**OMPETITION)
H = BEI **H**OBBY-EINSATZ OFFROAD

Wird beim Prüfen festgestellt, dass die entsprechenden Toleranzen überschritten werden, so sind die betroffenen Komponenten zu tauschen.

125 EXC/EXC SIX DAYS, 200 XC/XC-W/EXC 2009 **DURCHFÜHRUNG VON DRINGENDEN KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DURCH DEN FAHRER**	**vor jeder Inbetriebnahme**	**nach jeder Reinigung**	**Bei Gelände-einsatz**	**mindestens 1x jährlich**
Getriebeölstand kontrollieren	●			
Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Bremsbeläge auf Verschleiß prüfen	●			
Beleuchtungseinrichtung auf Funktion prüfen	●			
Signalhorn auf Funktion prüfen	●			
Seilzüge und Nippel schmieren und einstellen		●		
Gabelbeine regelmäßig entlüften			●	
Staubmanschetten regelmäßig abziehen und reinigen			●	
Kette reinigen und schmieren, Spannung prüfen bzw. nach Bedarf		●	●	
Luftfilter und Filterkasten reinigen (je nach Verschmutzungsgrad)		●	●	
Reifenluftdruck und Verschleiß kontrollieren	●			
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Kraftstoffleitungen auf Undichtigkeiten prüfen	●			
Schwimmerkammer entleeren und reinigen		●		●
Gasschieber ausbauen, reinigen und ölen		●		
Alle Bedienelemente auf Leichtgängigkeit prüfen	●			
Bremswirkung überprüfen	●	●		
Blanke Metallteile (Brems- und Auspuffanlage ausgenommen) mit Korrosionsschutzmitteln auf Wachsbasis behandeln		●		
Lenkschloß und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●		
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen regelmäßig auf Festsitz prüfen				●

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

	250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009 EIN GEWASCHENES FAHRZEUG ERMÖGLICHT KÜRZERE INSPEKTIONEN UND SPART GELD!	vor jedem Rennen	1. Service nach 10 Stunden	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	mindestens 1x jährlich
MOTOR	Getriebeölstand prüfen			●		
	Getriebeöl wechseln	●	●		●	●
	Zündkerze prüfen, Elektrodenabstand einstellen		●	●		
	Zündkerze erneuern	●			●	
	Zündkerzenstecker reinigen und auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
	Schrauben von Kickstarter und Schalthebel auf festen Sitz prüfen	●		●	●	
	Lagerbüchse des Startertriebs und Startertrieb reinigen und schmieren			●	●	●
	Startertrieb auf Spiel prüfen, ggfs. Spiel einstellen, Lagerbüchsen auf festen Sitz prüfen			●	●	●
VERGASER	Vergasermanschette und Ansaugstutzen auf Risse und Dichtheit prüfen	●			●	●
	Leerlaufeinstellung prüfen	●	●		●	●
	Entlüftungsschläuche auf Beschädigung und knickfreie Verlegung prüfen	●	●		●	●
ANBAUTEILE	Kühlsystem auf Dichtheit, Frostschutz prüfen	●	●		●	●
	Auspuffanlage auf Dichtheit sowie Aufhängung prüfen	●		●	●	
	Seilzüge auf Beschädigung, Leichtgängigkeit und knickfreie Verlegung prüfen, einstellen und schmieren	●	●		●	
	Flüssigkeitsstand im Geberzylinder der hydraulischen Kupplung prüfen	●	●	●	●	
	Luftfilter und -kasten reinigen	●	●	●	●	●
	Kabel auf Beschädigung und knickfreie Verlegung kontrollieren	●			●	
	Scheinwerfereinstellung kontrollieren	●			●	
	Elektrische Anlage auf Funktion prüfen (Abblend- / Fernlicht, Bremslicht, Blinker, Kontrollleuchten, Tachobeleuchtung, Signalhorn, Not-Aus-Taster / Schalter)	●	●		●	
BREMSEN	Bremsflüssigkeitsstand, Belagstärke, Bremsscheiben prüfen	●	●		●	
	Bremsleitungen auf Beschädigung und Dichtheit prüfen	●	●		●	
	Funktion, Leichtgängigkeit, Leerweg von Hand- / Fußbremshebel prüfen/einstellen	●	●		●	
	Schrauben und Führungsbolzen der Bremsanlage auf Festsitz prüfen	●	●		●	
FAHRWERK	Federbein und Gabel auf Dichtheit und Funktion prüfen	●	●	●	●	
	Staubmanschetten reinigen	●		●	●	
	Gabelbeine entlüften	●		●	●	
	Schwingenlagerung prüfen	●			●	
	Steuerkopflager prüfen / einstellen	●	●		●	
	Alle Fahrwerksschrauben auf Festsitz prüfen (Gabelbrücken, Gabelfaust, Achsmuttern / -schrauben, Schwingenlagerung, Federbein)	●	●		●	
RÄDER	Speichenspannung und Felgenschlag prüfen	●	●	●	●	
	Reifenzustand und Luftdruck kontrollieren	●	●	●	●	
	Kette, Kettenräder, Kettenführungen auf Verschleiß, Festsitz und Spannung prüfen	●	●	●	●	
	Kette schmieren, Einstellschrauben der Kettenspanner reinigen und fetten	●	●	●	●	
	Radlager auf Spiel prüfen	●	●		●	

DIE LAUFLEISTUNG FÜR DIE INSPEKTIONSINTERVALLE SOLLTE KEINESFALLS UM MEHR ALS 5 STD. ÜBERSCHRITTEN WERDEN.
WARTUNGSARBEITEN DER KTM-FACHWERKSTÄTTE ERSETZEN NICHT DIE KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DES FAHRERS!

SCHMIER- UND WARTUNGSTABELLE »

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009 WICHTIGE WARTUNGSARBEITEN, DIE MIT GESONDERTEM ZUSATZAUFTRAG DURCH EINE KTM FACHWERKSTÄTTE DURCHGEFÜHRT WERDEN MÜSSEN	nach jeweils 20 Stunden	nach jeweils 40 Stunden	nach jeweils 60 Stunden	nach jeweils 80 Stunden	nach jeweils 100 Stunden	nach jeweils 120 Stunden	mindestens 1x jährlich	alle 2 Jahre
Vergaser reinigen und einstellen							C/H	
Gasschieber, Düsennadel, Schwimmernadelventil, Nadeldüse erneuern					C/H			
Verschleiss Einlassmembran prüfen	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Verschleiss Kupplungslamellen und Länge Kupplungsfedern prüfen	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Verschleiss Zylinder und Kolben prüfen	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Auslass-Steuerung Funktion und Leichtgängikeit prüfen	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H	C/H		
Lager Kolbenbolzen prüfen	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Hauptlager Kurbelwelle erneuern				C		H		
Pleuellager erneuern		C		C		C/H		
Getriebe komplett, Schaltung und Lager prüfen		C		C		C/H		
Gabel vollständig warten	C	C	C	C/H	C	C	C/H	
Federbein vollständig warten				C				C/H
Steuerkopflager und Dichtungselemente reinigen und fetten							C/H	
Dichtmanschette Fußbremszylinder erneuern	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Glasfasergarnfüllung des Auspuff-Enddämpfers erneuern	C	C/H	C	C/H	C	C/H		
Elektrische Kontakte und Schalter mit Kontaktspray behandeln							C/H	
Bremsflüssigkeit wechseln	C	C/H	C	C/H	C	C/H	C/H	
Bremsflüssigkeit der hydraulischen Kupplung wechseln							C/H	

C = BEI WETTBEWERBSEINSATZ OFFROAD (**C**OMPETITION)
H = BEI **H**OBBY-EINSATZ OFFROAD

Wird beim Prüfen festgestellt, dass die entsprechenden Toleranzen überschritten werden, so sind die betroffenen Komponenten zu tauschen.

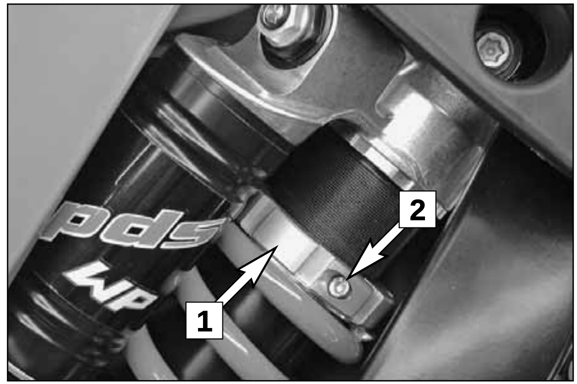
250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days 2009 DURCHFÜHRUNG VON DRINGENDEN KONTROLL- UND PFLEGEARBEITEN DURCH DEN FAHRER	vor jeder Inbetriebnahme	nach jeder Reinigung	Bei Geländeeinsatz	mindestens 1x jährlich
Getriebeölstand kontrollieren	●			
Bremsflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Bremsbeläge auf Verschleiß prüfen	●			
Beleuchtungseinrichtung auf Funktion prüfen	●			
Signalhorn auf Funktion prüfen	●			
Seilzüge und Nippel schmieren und einstellen		●		
Gabelbeine regelmäßig entlüften			●	
Staubmanschetten regelmäßig abziehen und reinigen			●	
Kette reinigen und schmieren, Spannung prüfen bzw. nach Bedarf		●	●	
Luftfilter und Filterkasten reinigen (je nach Verschmutzungsgrad)		●	●	
Reifenluftdruck und Verschleiß kontrollieren	●			
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren	●			
Kraftstoffleitungen auf Undichtigkeiten prüfen	●			
Schwimmerkammer entleeren und reinigen		●		●
Gasschieber ausbauen, reinigen und ölen		●		
Alle Bedienelemente auf Leichtgängigkeit prüfen	●			
Bremswirkung überprüfen	●	●		
Blanke Metallteile (Brems- und Auspuffanlage ausgenommen) mit Korrosionsschutzmitteln auf Wachsbasis behandeln		●		
Lenkschloß und Lichtschalter mit Kontaktspray behandeln		●		
Alle Schrauben, Muttern und Schlauchklemmen regelmäßig auf Festsitz prüfen				●

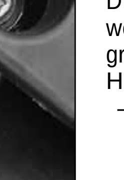
ACHTUNG

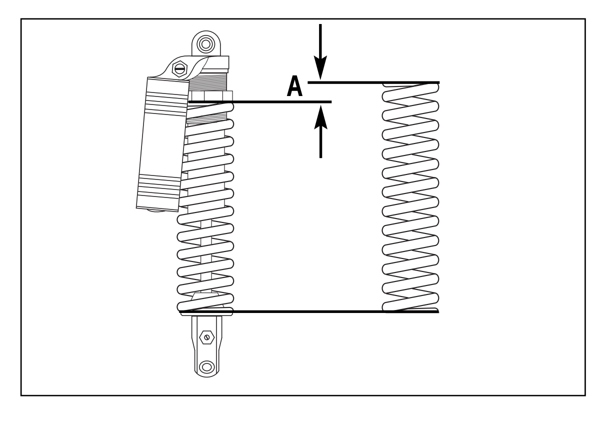
Alle Wartungs- und Einstellarbeiten, die mit einem * gekennzeichnet sind, erfordern Fachkenntnisse und technisches Verständnis. Lassen sie diese Arbeiten, im Interesse ihrer eigenen Sicherheit, in einer KTM Fachwerkstätte durchführen! Dort wird ihr Motorrad von speziell geschulten Fachkräften optimal gewartet.

VORSICHT

- **Achten Sie bei Verwendung eines Hochdruckreinigers darauf, dass der Strahl auf keine elektrischen Bauteile, Steckverbinder, Seilzüge, Lager, Vergaser usw. trifft. Das Wasser gelangt sonst durch den hohen Druck in diese Teile und verursacht Störungen bzw. führt zu deren vorzeitiger Zerstörung.**
- **Achten Sie beim Transport Ihrer KTM darauf, dass diese mit Spannbändern oder anderen mechanischen Befestigungsvorrichtungen aufrechtgehalten wird und dass der Benzinhahn auf „OFF“ steht. Sollte das Motorrad umkippen, kann Benzin aus dem Vergaser oder dem Benzintank laufen.**
- **Verwenden Sie zum Befestigen der Spoiler am Tank nur die Spezialschrauben mit der richtigen Gewindelänge von KTM. Wenn Sie andere Schrauben verwenden oder längere Schrauben montieren kann der Tank undicht werden und Kraftstoff ausfliessen.**
- **Verwenden Sie bei den Motorbefestigungsschrauben keine Zahnscheiben oder Federringe, weil sich diese in die Rahmenteile einarbeiten und daher ständig locker werden. Verwenden Sie selbstsichernde Muttern.**
- **Wenn Sie Schraubenverbindungen mit selbstsichernden Mutter lösen, müssen diese vor der Montage erneuert werden. Stehen keine neuen selbstsichernden Muttern zu Verfügung, müssen die Gewinde mit Loctite 243 gesichert werden. Wenn die Gewinde beschädigt sind, müssen Schrauben und Muttern erneuert werden.**
- **Alle schrauben und Muttern sind laut den angegebenen Drehmomentwerten mit einem Drehmomentschlüssel anzuziehen. Werden schrauben und Muttern zu wenig angezogen, können diese locker werden und das motorrad kann während der fahrt ausser kontrolle geraten. werden die schrauben und muttern zu fest angezogen, können gewinde und bauteile beschädigt werden.**
- **Lassen Sie das Motorrad abkühlen, bevor Sie mit den Wartungsarbeiten beginnen um Verbrennungen zu vermeiden.**
- **Öle, Fette, Filter, Kraftstoffe, Reinigungsmittel usw. ordnungsgemäss entsorgen. Beachten Sie die entsprechenden Vorschriften Ihres Landes.**
- **Altöl keinesfalls in die Kanalisation oder in die Natur schütten. 1 Liter Öl verschmutzt 1.000.000 Liter Wasser.**







Federvorspannung des Federbeines ändern

Die Federvorspannung kann durch Verdrehen des Einstellringes **[1]** geändert werden. Dazu bauen Sie das Federbein am Besten aus und reinigen es gründlich.

HINWEIS:

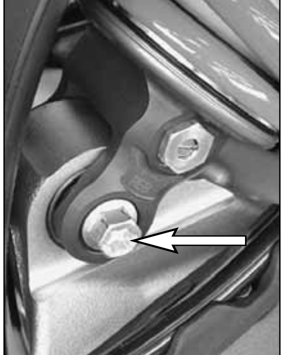
- Bevor Sie die Federvorspannung ändern sollten Sie sich die Grundeinstellung notieren - z.B. wieviele Gewindegänge oberhalb des Einstellringes sichtbar sind.
- Bei 1 Umdrehung des Einstellringes **[1]** ändert sich die Federvorspannung um 1,75 mm

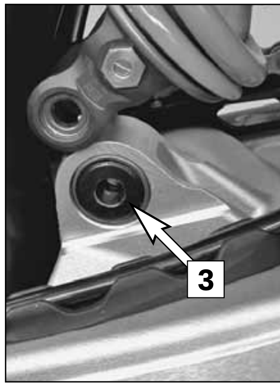
Lockern Sie die Klemmschraube **[2]** und verdrehen Sie mit dem Hakenschlüssel aus dem Bordwerkzeug den Einstellring entsprechend. Drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert die Vorspannung, drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung.

Nach dem Verstellen die Klemmschraube **[2]** mit 8 Nm anziehen.

BASIS-EINSTELLWERT – FEDERVORSPANNUNG **[A]**:

Typ WP Suspension 12.18.7E.02 . . .7 mm
Typ WP Suspension 12.18.7E.04 . . .9 mm
Typ WP Suspension 12.18.7E.27 . . .5 mm
Typ WP Suspension 12.18.7E.28 . . .5 mm

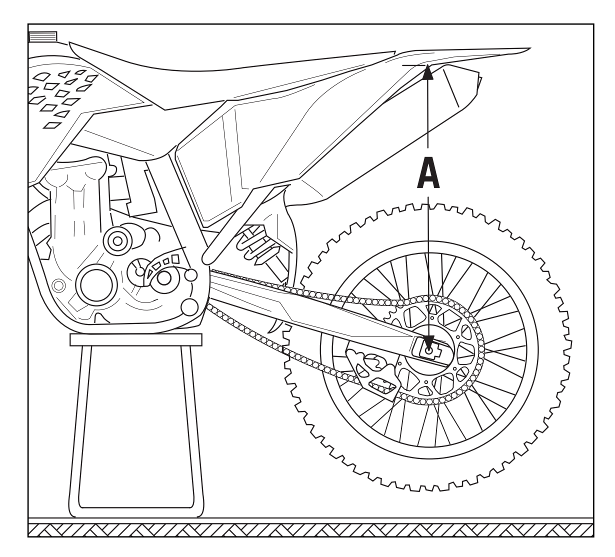




Schwenklager für PDS

Das Schwenklager **[3]** am Schwingarm, ist teflonbeschichtet und darf weder mit Fett noch mit anderen Gleitmitteln geschmiert werden. Fette oder andere Gleitmittel lösen die Teflonschicht auf, wodurch die Lebensdauer drastisch verkürzt wird.

Achten Sie beim Reinigen des Motorrades mit Hochdruckreinigern darauf, daß der Hochdruckstrahl nicht direkt auf das Schwenklager gerichtet ist.

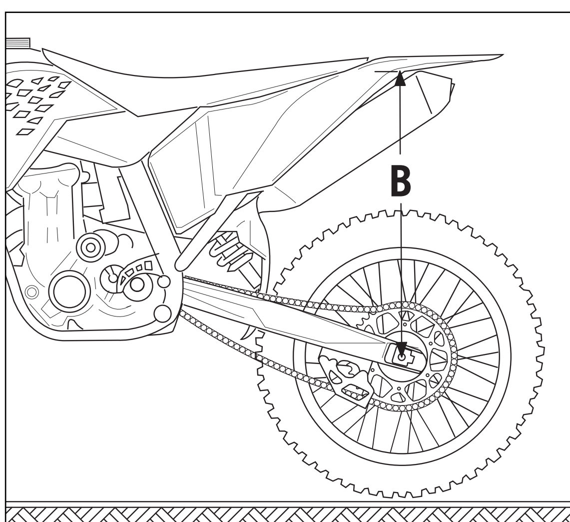


Fahrwerks-Grundeinstellung zu Fahrergewicht

Um optimale Fahreigenschaften des Motorrades zu erzielen und um Beschädigungen an Gabel, Federbein, Schwingarm und Rahmen zu vermeiden, muss die Grundeinstellung der Federungskomponenten zu Ihrem Körpergewicht passen. KTM Offroad-Motorräder sind im Auslieferungszustand auf ein Fahrergewicht (mit kompletter Schutzkleidung) von 75 bis 85 kg eingestellt. Wenn Ihr Gewicht außerhalb dieses Bereiches liegt, müssen Sie die Grundeinstellung der Federungskomponenten entsprechend anpassen. Kleinere Gewichtsabweichungen können durch Ändern der Federvorspannung ausgeglichen werden, bei größeren Abweichungen müssen entsprechende Federn montiert werden.

Federbein abstimmen und Feder prüfen

Ob die Feder des Federbeines zu Ihrem Körpergewicht passt, ersehen Sie aus dem Fahrtdurchhang. Bevor Sie den Fahrtdurchhang ermitteln, muss aber unbedingt der statische Durchhang korrekt eingestellt sein.



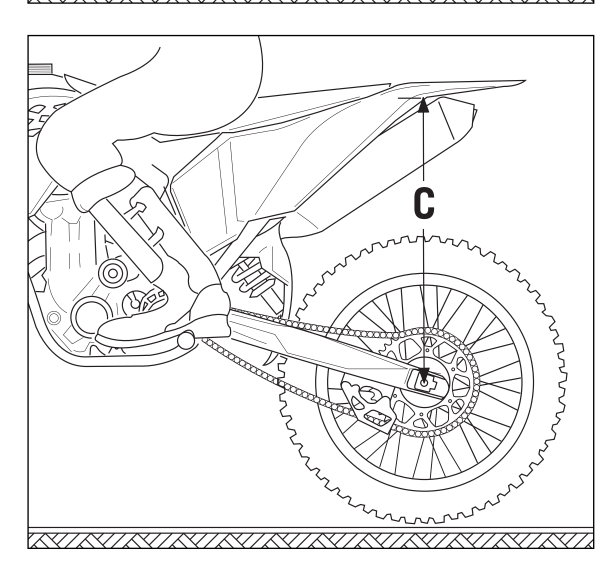
Statischen Durchhang des Federbeines ermitteln

Der statische Durchhang sollte möglichst genau eingestellt sein. Abweichungen von mehr als 2 mm können das Fahrverhalten des Motorrades stark beeinflussen.
Vorgangsweise:
- Bocken Sie das Motorrad auf, damit das Hinterrad den Boden nicht mehr berührt.
- Messen Sie möglichst senkrecht die Entfernung zwischen Hinterradachse und einem Fixpunkt und notieren Sie den Wert als Maß A.
- Stellen Sie das Motorrad wieder auf den Boden.
- Bitten Sie einen Helfer das Motorrad senkrecht zu halten.
- Messen Sie wiederum den Abstand zwischen Hinterradachse und dem Fixpunkt und notieren Sie den Wert als Maß B.
- Der statische Durchhang ist die Differenz der Maße A und B.

BEISPIEL:
Motorrad aufgebockt (Maß A) . . . . .600 mm
Motorrad am Boden unbelastet (Maß B) . . . .– 565 mm
statischer Durchhang . . . . .35 mm

Ist der statische Durchhang kleiner, muss die Federvorspannung des Federbeines verringert werden, ist der statische Durchhang größer, muss die Federvorspannung erhöht werden. Siehe Kapitel Federvorspannung des Federbeines ändern.

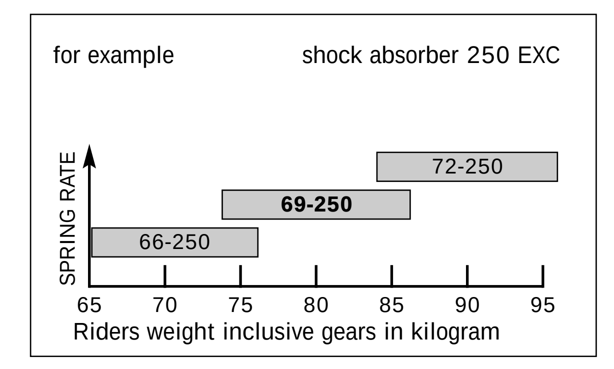
Typ	Statischer Durchhang	Fahrtdurchhang
12.18.7E.02	35 mm ± 2 mm	105 mm ± 5 mm
12.18.7E.04	35 mm ± 2 mm	105 mm ± 5 mm
12.18.7E.27	38 mm ± 2 mm	112 mm ± 5 mm
12.18.7E.28	38 mm ± 2 mm	112 mm ± 5 mm



Fahrtdurchhang des Federbeines ermitteln

- Mit Hilfe einer Person, die das Motorrad hält, setzen Sie sich nun mit kompletter Schutzkleidung in normaler Sitzposition (Füße auf den Fußrasten) auf das Motorrad und wippen einige Male auf und nieder, damit sich die Hinterradaufhängung einpegelt.
- Eine andere Person mißt nun bei belastetem Motorrad den Abstand zwischen den gleichen Meßpunkten und notiert den Wert als Maß C.
- Der Fahrtdurchhang ist die Differenz der Maße A und C.

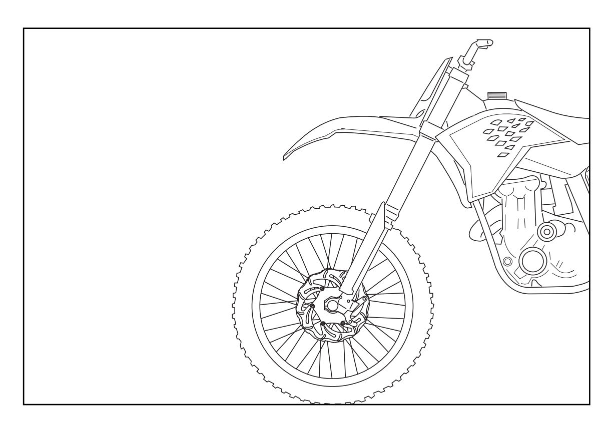
BEISPIEL:
Motorrad aufgebockt (Maß A) . . . . .600 mm
Motorrad am Boden mit Fahrer belastet (Maß C) . . . .– 500 mm
Fahrtdurchhang . . . . .100 mm



Einstellwerte Fahrtdurchhang siehe oben.
Ist der Fahrtdurchang zu gering, ist die Feder zu hart (Federrate zu hoch). Ist der Fahrtdurchhang zu groß, ist die Feder zu weich (Federrate zu niedrig).
Die Federrate ist an der Feder-Außenseite angeführt (z.B. 66-250). Die Typennummer des Federbeines ist am Federbein vorne oben eingeprägt.
Welche Feder montiert werden soll, ersehen Sie aus den Abbildungen, die Standardfeder ist „fett“ angeführt.
Nach dem Montieren einer anderen Feder, ist der statische Durchhang erneut einzustellen.

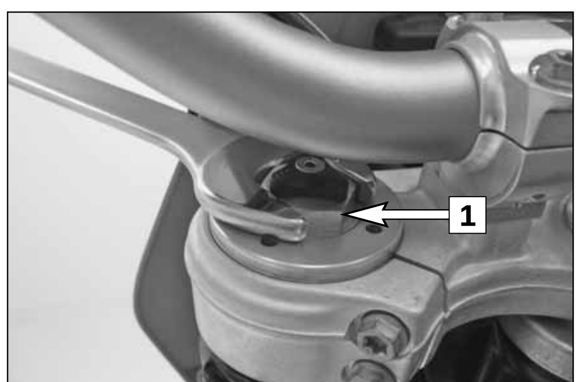
TYP	WEICHER	STANDARD	HÄRTER
12.18.7E.02	63-250	**66-250**	69-250
12.18.7E.04	66-250	**69-250**	72-250
12.18.7E.27	63-250	**66-250**	69-250
12.18.7E.28	66-250	**69-250**	72-250

Der Dämpfungsgrad der Druckstufe kann nach unseren Erfahrungen gleich bleiben. Der Dämpfungsgrad der Zugstufe kann bei einer weicheren Feder um einige Klicks reduziert werden, bei einer härteren Feder um einige Klicks erhöht werden.



Grundeinstellung der Telegabel prüfen

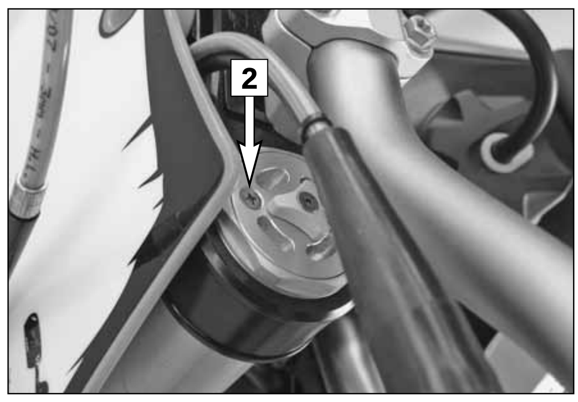
Bei den Telegabeln kann aus verschiedenen Gründen kein exakter Fahrtdurchhang festgelegt werden. Kleinere Abweichungen Ihres Körpergewichtes können wie beim Federbein durch die Federvorspannung ausgeglichen werden. Wenn Ihre Telegabel aber öfter durchschlägt (harter Endanschlag beim Einfedern) müssen unbedingt härtere Gabelfedern montiert werden, um Beschädigungen an Telegabel und Rahmen zu vermeiden.
Ihr KTM Händler wird Sie dabei gerne beraten.



Federvorspannung der Telegabel ändern (XC-W, EXC, EXC Six Days)

Die Telegabeln dieser Modelle sind mit dem Preload Adjuster ausgestattet. Durch Verdrehen der Einstellschrauben [1] können Sie die Federvorspannung sehr einfach um 10 mm verändern.
Drehen im Uhrzeigersinn erhöht die Vorspannung, drehen gegen den Uhrzeigersinn verringert sie.
Eine Veränderung der Federvorspannung hat keinen Einfluss auf die Dämpfungseinstellung der Zugstufe.
Grundsätzlich sollte jedoch bei mehr Federvorspannung auch mehr Zugstufendämpfung eingestellt werden.

Standardeinstellung:
Drehen Sie die Einstellschraube bis zum Anschlag gegen den Uhrzeigersinn, und 2 Umdrehungen im Uhrzeigersinn.



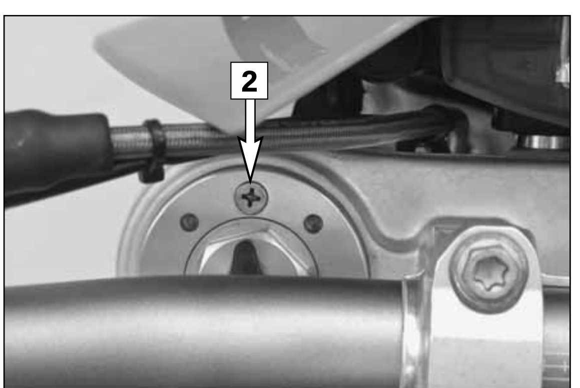
Telegabel entlüften

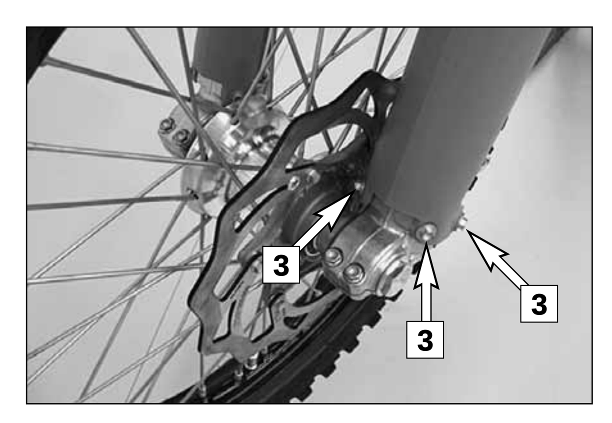
Nach jeweils 5 Stunden Wettbewerbseinsatz sind die Entlüftungsschrauben **[2]** einige Umdrehungen aufzuschrauben, um eventuellen Überdruck aus dem Gabelinneren entweichen zu lassen. Bocken Sie dazu das Motorrad auf, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt. Wenn das Motorrad vorwiegend auf der Straße gefahren wird, genügt es, diese Arbeit beim periodischen Wartungsdienst durchzuführen.



! VORSICHT

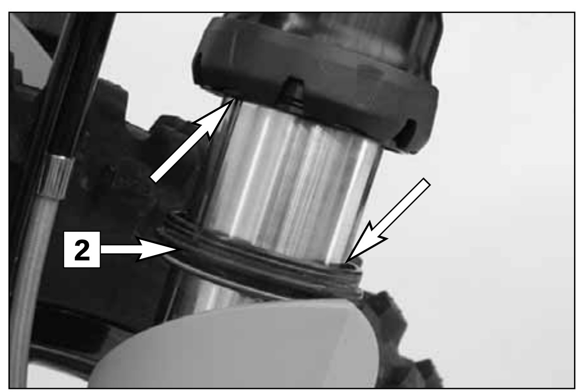
Zu hoher Druck im Gabelinneren kann auch Undichtheiten an der Gabel verursachen. Wenn Ihre Gabel undicht ist, sollten Sie zuerst die Entlüftungsschrauben lockern, bevor Sie die Dichtungselemente tauschen lassen.





Staubmanschetten der Telegabel reinigen

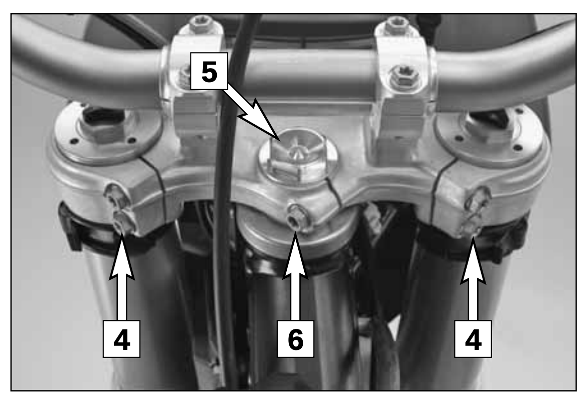
Die Staubmanschetten **[2]** sollen Staub und groben Schmutz vom Gabelholm abstreifen. Mit der Zeit kann aber auch Schmutz hinter die Staubmanschetten gelangen. Wird dieser Schmutz nicht entfernt, können die dahinterliegenden Öldichtringe undicht werden.
Schrauben **[3]** der Gabelschützer entfernen und Gabelschützer nach unten geben. Staubmanschetten aus den Außenrohren hebeln und nach unten schieben.



Staubmanschetten, Gleitringe, Außenrohre und Gabelholme gründlich reinigen und mit Universal-Ölspray (Motorex Joker 440) oder Motoröl gründlich einölen. Die Staubmanschetten mit der Hand in die Außenrohre drücken. Gabelschützer positionieren, Schrauben montieren und mit 10 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG

Es darf kein Öl auf den Vorderreifen oder die Bremsscheibe gelangen, die Bodenhaftung des Reifens und Bremswirkung der Vorderradbremse würde dadurch stark reduziert.

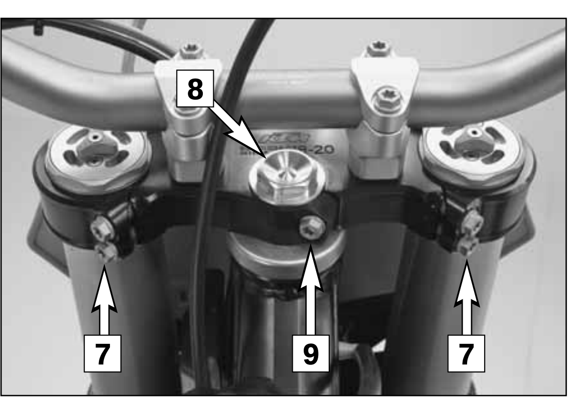


Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen *

Die Steuerkopflagerung sollte regelmäßig auf Spiel geprüft werden. Zum Prüfen stützt man das Motorrad am Rahmen so ab, daß das Vorderrad angehoben ist. Nun versucht man die Gabel nach vorne und hinten zu bewegen, dabei darf kein Spiel spürbar sein.

Zum Nachstellen die 5 Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke lockern und die Abschlußschraube **[5, 8]** nachdrehen, bis kein Spiel mehr vorhanden ist. Keinesfalls die Abschlußschraube fest anziehen, da sonst die Lager beschädigt werden. Mit einem Kunststoffhammer leicht auf die obere Gabelbrücke klopfen, um ein Verspannen zu vermeiden und die 5 Klemmschrauben festziehen.

Klemmschrauben **[4]** . . . . .20 Nm
Klemmschraube **[6]** . . . . .Loctite 243 + 20 Nm
Klemmschrauben **[7]** . . . . .17 Nm
Klemmschraube **[9]** . . . . .Loctite 243 + 17 Nm



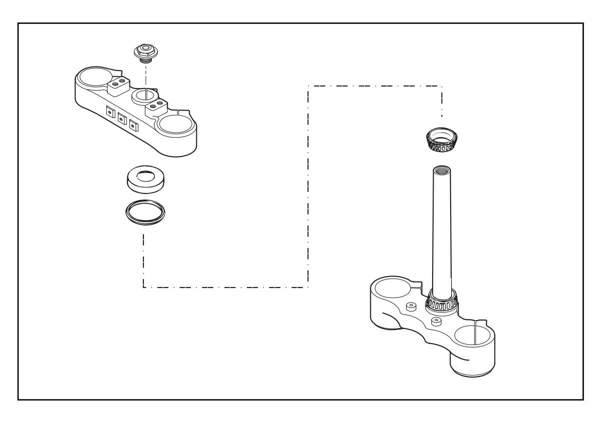
⚠ ACHTUNG

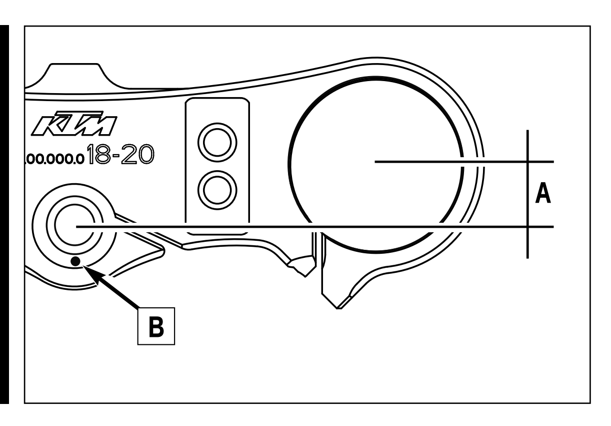
- **Ist die Steuerkopflagerung nicht spielfrei eingestellt, tritt unruhiges Fahrverhalten auf. Das Motorrad kann dabei ausser Kontrolle geraten.**
- **Die Klemmschraube [6, 9] mit Loctite 243 sichern.**

! VORSICHT

Wird über längere Zeit mit Spiel in der Steuerkopflagerung gefahren, werden die Lager und in weiterer Folge die Lagersitze im Rahmen zerstört.

Die Steuerkopflager sollten mindestens einmal jährlich nachgefettet werden (z.B. mit Motorex Long Term 2000).



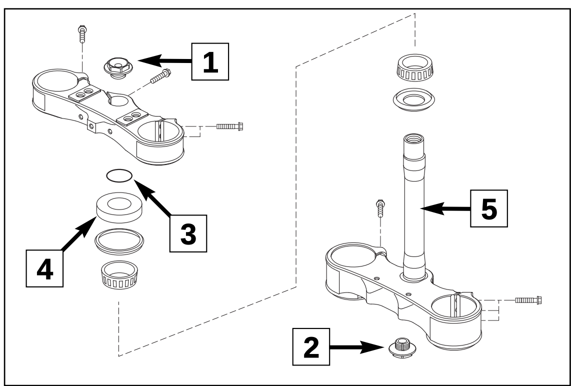


Gabelversatz (Nachlauf) ändern (XC) *

Bei den XC-Modellen kann der Versatz **[A]** der Gabel (Mitte Gabelbeine - Mitte Steuerkopflager) wahlweise auf 18 bzw. 20 mm eingestellt werden. Das Handling kann dadurch noch besser den Rennstrecken angepaßt werden.

Welcher Versatz eingestellt ist, sehen Sie nach Abnehmen der Abschlußschraube **[1].** Befindet sich die Markierung **[B]** vorne, beträgt der Versatz 18 mm. Mit dieser Einstellung erzielen Sie bessere Fahrstabilität auf schnellen Rennstrecken.

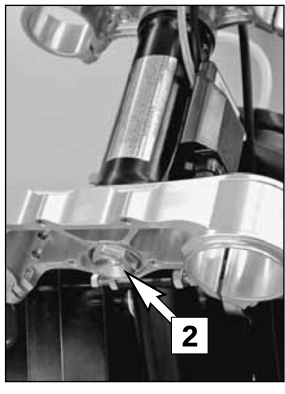
Befindet sich die Markierung **[B]** wie abgebildet hinten, beträgt der Versatz 20 mm. Mit dieser Einstellung erzielen Sie besseres Handling in Kurven.

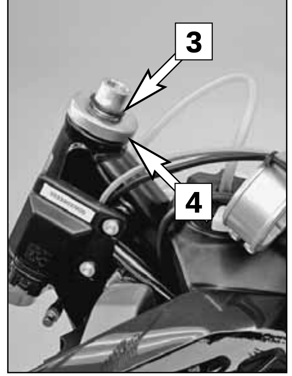


Im Auslieferungszustand ist der Versatz auf 20 mm eingestellt.

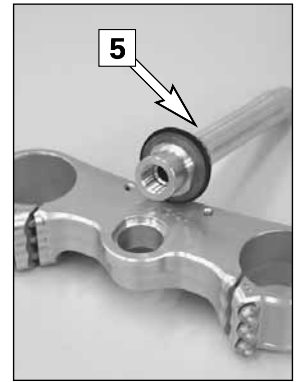


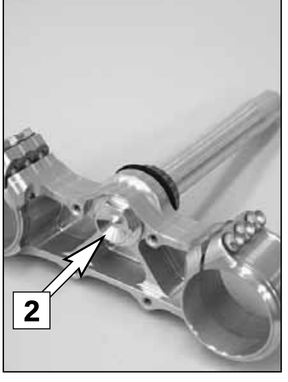
Zum Verstellen des Versatzes Vorderrad ausbauen und Vorderradkotflügel abnehmen.
Schraube der Startnummerntafel entfernen. Klemmschrauben des Handbremszylinders entfernen und Handbremszylinder mit einem Kabelband oder ähnlichem am linken Gabelbein befestigen, um die Bremsleitung nicht zu knicken (siehe Abbildung).





Klemmschrauben lösen und Gabelbeine aus den Gabelbrücken nehmen.
Bundschraube **[2]** der unteren Gabelbrücke 2 Umdrehungen lockern.
Abschlußschraube **[1]** an der oberen Gabelbrücke entfernen, Klemmschraube lockern und obere Gabelbrücke auf die Sitzbank legen. O-Ring **[3]** und Schutzring **[4]** abnehmen.
Mit einen Gummihammer leicht auf die untere Gabelbrücke klopfen, um das Gabelschaftrohr **[5]** aus dem Lagersitz zu bewegen. Untere Gabelbrücke mit Gabelschaftrohr aus dem Steuerkopf nehmen.

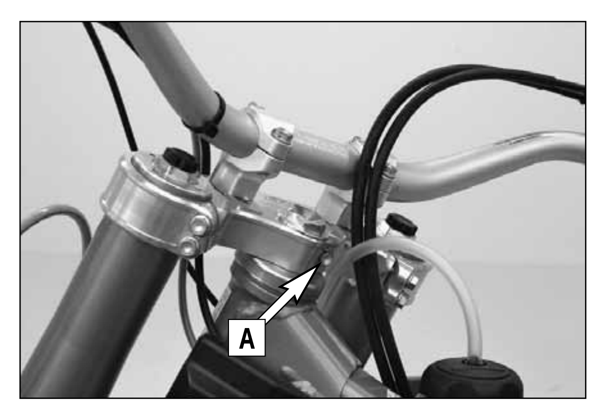




Bundschraube an der unteren Gabelbrücke entfernen und Gabelschaftrohr herausziehen. Alle Teile gründlich reinigen. Gabelschaftrohr um 180° verdreht in die Gabelbrücke stecken, Bundschraube **[2]** mit Loctite 243 sichern und bis zum Anschlag eindrehen.
Steuerkopflager und Dichtelemente fetten.

⚠ ACHTUNG

Bundschraube [2] unbedingt mit Loctite 243 sichern. Verwechseln Sie die Bundschraube nicht mit der Abschlussschraube [1].



Untere Gabelbrücke, oberes Steuerkopflager, Schutzring, O-Ring, obere Gabelbrücke und Abschlußschraube montieren.
Bundschraube der unteren Gabelbrücke mit 60 Nm festziehen.
Gabelbeine montieren und Klemmschrauben der unteren Gabelbrücke in 3 Durchgängen mit 12 Nm festziehen.

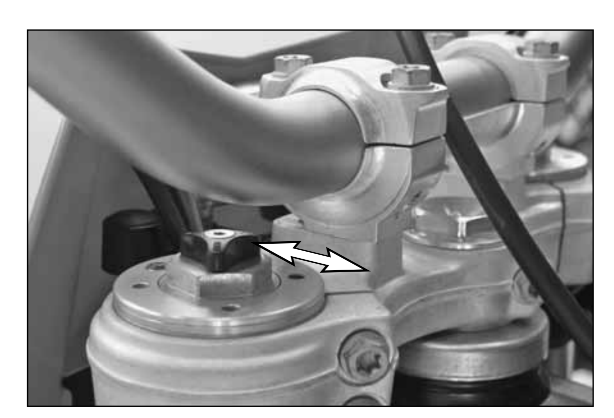
Steuerkopflager spielfrei einstellen (siehe Abschnitt Steuerkopflagerung prüfen und nachstellen). Die mittlere Klemmschraube **[A]** ist mit Loctite 243 zu sichern. Klemmschrauben der oberen Gabelbrücke in 3 Durchgängen mit 20 Nm festziehen.

! VORSICHT

Die mittlere Klemmschraube **[A]** ist mit Loctite 243 zu sichern.

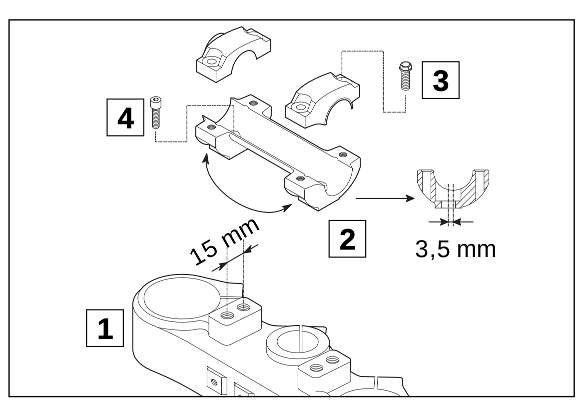


Vorderradkotflügel montieren und Schrauben mit 10 Nm festziehen.
Handbremszylinder montieren und Schrauben mit 10 Nm festziehen.
Startnummerntafel montieren.
Vorderrad montieren (siehe Abschnitt Vorderrad aus- und einbauen).



Lenkerposition ändern

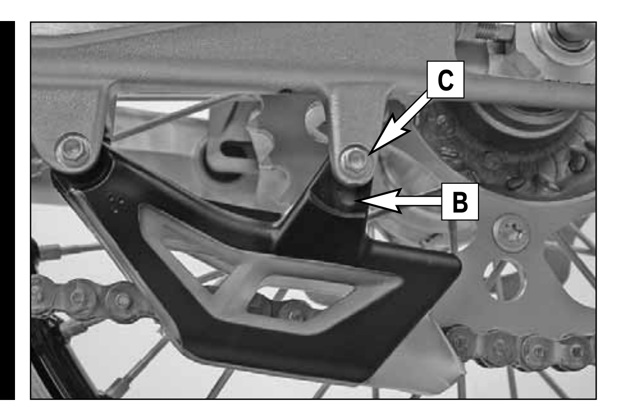
Die Lenkerposition kann um 22 mm verstellt werden. Sie haben dadurch die Möglichkeit den Lenker in die für Sie angenehmste Position zu bringen.
An der oberen Gabelbrücke **[1]** befinden sich 2 Bohrungen mit einem Abstand von 15 mm. Die Bohrungen an der Lenkeraufnahme **[2]** sind 3,5 mm aus der Mitte platziert. Sie haben also die Möglichkeit den Lenker in 4 verschiedenen Positionen zu montieren.



Dazu entfernen Sie die Schrauben **[3]** der Lenkerklemmbrücken und die Schrauben **[4]** der Lenkeraufnahme. Lenkeraufnahme positionieren und Schrauben **[4]** mit 40 Nm festziehen. Lenker und Lenkerklemmbrücken montieren und Schrauben **[3]** mit 20 Nm festziehen. Der Spalt zwischen Lenkeraufnahme und Lenkerklemmbrücke muss hinten und vorne gleich groß sein.

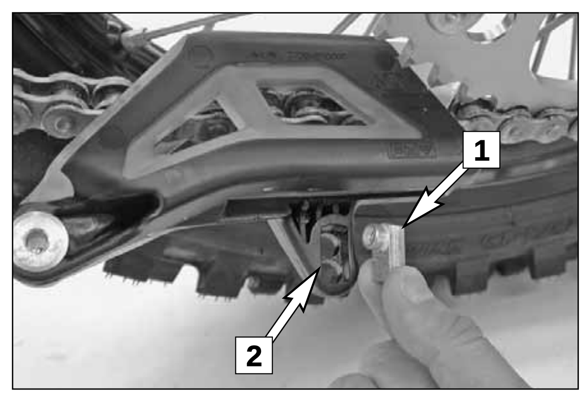
⚠ ACHTUNG

Die Schrauben [4] unbedingt mit Loctite 243 sichern.

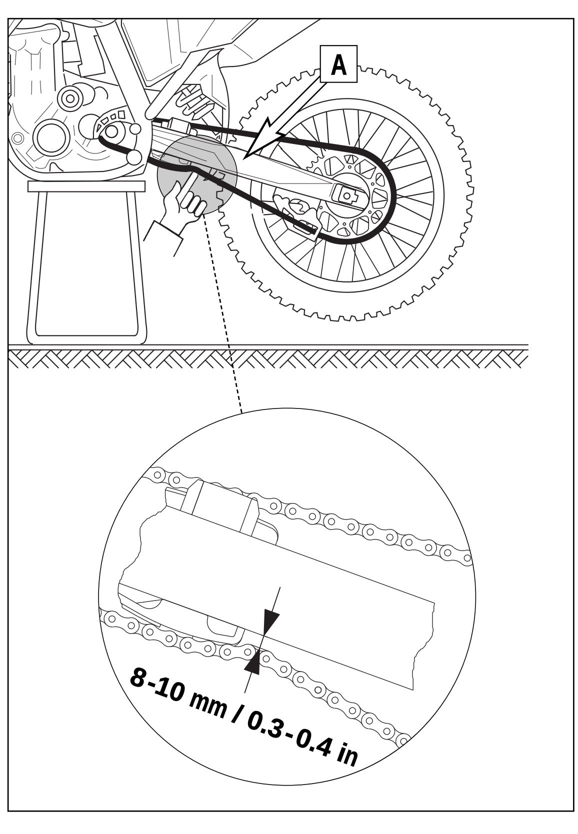


Kettenführung an Kettenrad-Zähnezahl anpassen

HINWEIS:
Bedingt durch die große Anzahl an verfügbaren Kettenrädern muß die Position der Kettenführung angepaßt werden. Bis Zähnezahl 44 muß die Halteschraube der Kettenführung in der unteren Bohrung **[B]** verschraubt werden, ab Zähnezahl 45 in der oberen **[C]**.



Beide Schraube der Kettenführung lösen und Kettenführung vom Schwingarm ziehen.
Kettenführung umdrehen, hintere Haltemutter **[1]** herausdrücken und in die andere Öffnung **[2]** stecken, dafür muß die Haltemutter umgedreht werden. Kettenführung wieder montieren und Schrauben anziehen.

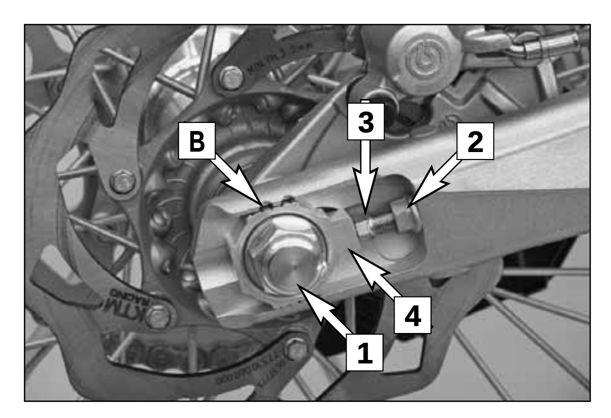


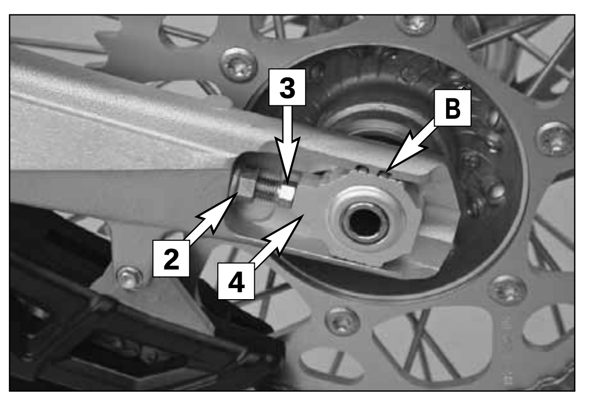
Kettenspannung kontrollieren

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Hinterrad den Boden nicht berührt.
Kette am Ende des Kettengleitstückes nach oben drücken. Der Abstand zwischen Kette und Schwingarm soll 8 - 10 mm betragen. Der obere Kettenteil **[A]** muss dabei gespannt sein (siehe Skizze).
Nötigenfalls Kettenspannung korrigieren.

⚠ ACHTUNG

- **Ist die Kette zu stark gespannt werden die Komponenten der Sekundär-Kraftübertragung (Kette, Kettenräder, Lager im Getriebe und im Hinterrad) zusätzlich belastet. Neben vorzeitigem Verschleiss kann es auch zum Kettenriss kommen.**
- **Ist die Kette hingegen zu locker, kann sie von den Kettenrädern fallen und das Hinterrad blockieren oder den Motor beschädigen.**
- **In beiden Fällen kann das Motorrad leicht ausser Kontrolle geraten.**





Kettenspannung korrigieren

Bundmutter **[1]** lockern, Kontermuttern **[2]** lockern und Einstellschrauben **[3]** links und rechts gleich weit verdrehen.
Damit das Hinterrad korrekt ausgerichtet ist, müssen die Markierungen an den Kettenspannern links und rechts in der selben Position zu den Referenzmarken **[B]** stehen. Kontermuttern der Einstellschrauben festziehen.
Prüfen Sie vor dem Festziehen der Steckachse, ob die Kettenspanner **[4]** an den Einstellschrauben anliegen.
Bundmutter **[1]** mit 80 Nm festziehen.

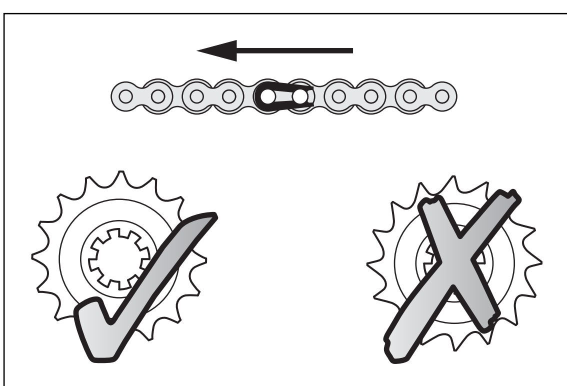
⚠ ACHTUNG

- **Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**
- **Ziehen Sie die Bundmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**

HINWEIS:
Durch den großen Verstellbereich der Kettenspanner (32 mm) können verschiedene Sekundär-Übersetzungen bei gleicher Kettenlänge gefahren werden. Die Kettenspanner **[4]** können um 180° gedreht werden.

! VORSICHT

Kettenspanner immer gleich ausgerichtet montieren.



Kettenpflege

Bei der X-Ring-Kette ist die Wartung auf ein Minimum reduziert. Groben Schmutz mit viel Wasser abspülen. Vor jeder Schmierung müssen verbrauchte Schmierreste entfernt werden (Motorex Chain Clean 611). Verwenden Sie nach dem Trocknen ein speziell für X-Ring-Ketten geeignetes Kettenspray (Motorex Chainlube 622).

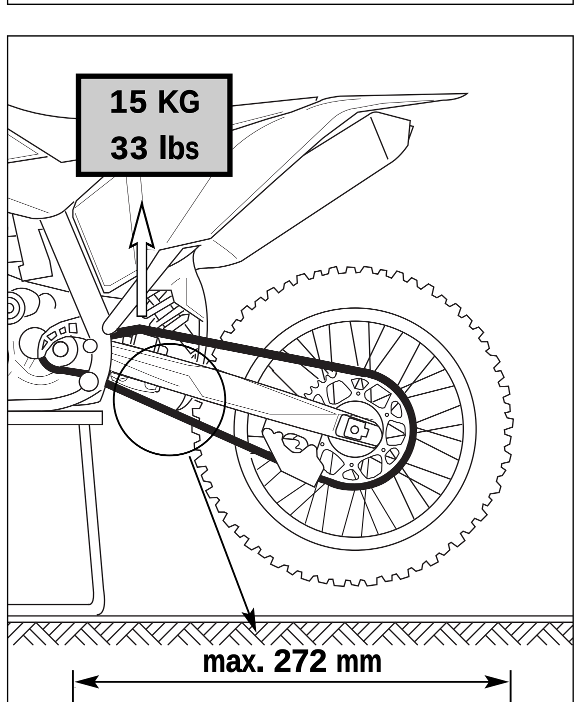
⚠ ACHTUNG

Es darf kein Schmiermittel auf den Hinterreifen oder die Bremsscheibe gelangen, die Bodenhaftung des Reifens und die Bremswirkung der Hinterradbremse würde dadurch stark reduziert und das Motorrad leicht ausser Kontrolle geraten.

! VORSICHT

Beim Montieren des Kettenschlosses muss die geschlossene Seite der Sicherung immer in Laufrichtung sein.

Kettenräder und Kettenführungen sollten bei dieser Gelegenheit ebenfalls auf Verschleiß geprüft werden und nötigenfalls erneuert werden.

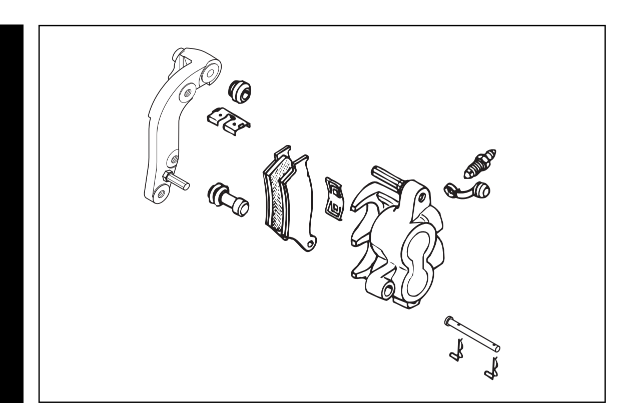


Kettenverschleiß

Um den Kettenverschleiß zu prüfen, gehen Sie am besten wie folgt vor:
Schalten Sie das Getriebe auf Leerlauf und ziehen Sie am oberen Kettenteil mit einer Kraft von 10 - 15 Kilogramm nach oben (siehe Abbildung). Nun wird der Abstand von 18 Kettenrollen am unteren Kettenteil gemessen. Spätestens bei einem Abstand von 272 mm sollte die Kette erneuert werden. Ketten nützen sich nicht immer gleichmäßig ab, wiederholen Sie deshalb diese Messung an verschiedenen Stellen der Kette.
HINWEIS:
Wenn eine neue Kette montiert wird, sollten auch die Kettenräder erneuert werden. Neue Ketten nützen sich auf alten, eingelaufenen Kettenrädern schneller ab.

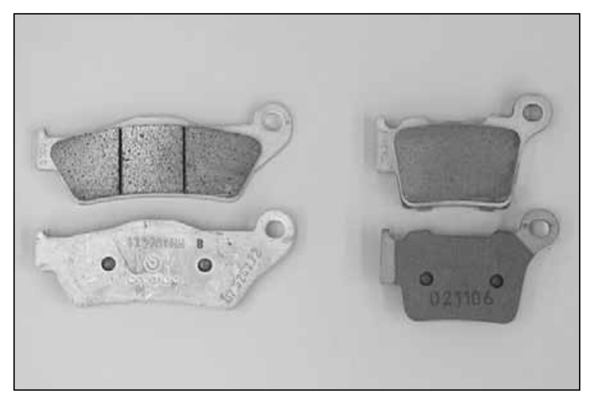
! VORSICHT

Die Schrauben des Kettenrades am Hinterrad mit Loctite sichern und über Kreuz festziehen.
Anzugsdrehmoment an den Muttern 35 Nm.
Anzugsdrehmoment an den Schrauben 50 Nm.

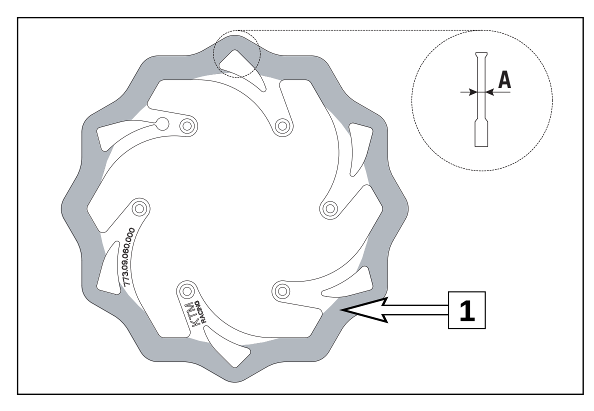


Grundsätzliche Hinweise zu KTM Scheibenbremsen

BREMSZANGEN:
Die Bremszangen dieser Modellreihe sind „schwimmend" gelagert, das heißt sie sind nicht fix mit dem Bremszangenträger verbunden. Durch den seitlichen Ausgleich wird immer eine optimale Anlage der Bremsklötze an die Bremsscheibe erreicht.Die Schrauben des Bremszangenträgers sind mit Loctite 243 zu sichern und mit 25 Nm festzuziehen.



BREMSKLÖTZE:
Die Bremsklötze sind vorne mit Sinterbelag TOSHIBA TT2701 HHB (Six Days Modelle TOYO B153) und hinten mit Sinterbelag TOYO B 143 FF ausgerüstet. Diese Beläge bilden die beste Kombination von Dosierbarkeit, Bremsleistung und Lebensdauer. Der Belagtyp ist an der Rückseite der Bremsklötze angeführt und ist auch in die Homologationspapiere eingetragen.



BREMSSCHEIBEN:
Durch Verschleiß reduziert sich die Stärke der Bremsscheibe im Bereich der Anlagefläche **[1]** der Bremsklötze. Die Bremsscheibenstärke muss an der schwächsten Stelle **[A]** mindestens 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten) betragen. Kontrollieren Sie die Bremsscheibenstärke an mehreren Stellen.


ACHTUNG

- **Eine Bremsscheibenstärke unter 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten) ist ein Sicherheitsrisiko. Lassen Sie beim Erreichen der Verschleissgrenze die Bremsscheibe sofort erneuern.**
- **Lassen Sie Reparaturen an der Bremsanlage grundsätzlich in einer KTM-Fachwerkstätte durchführen.**

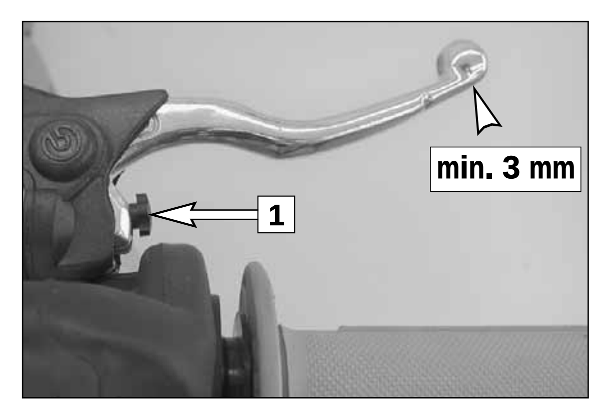


BREMSFLÜSSIGKEITSBEHÄLTER:
Die Bremsflüssigkeitsbehälter der Vorder- und Hinterradbremse sind so dimensioniert, daß auch bei abgenützten Bremsklötzen kein Nachfüllen von Bremsflüssigkeit erforderlich ist. Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin. Suchen Sie in diesem Fall sofort eine KTM Fachwerkstätte auf.

BREMSFLÜSSIGKEIT:
Wir empfehlen zum Nachfüllen bzw. zum Wechseln der Bremsflüssigkeit Motorex Brake Fluid DOT 5.1 zu verwenden. Bremsflüssigkeit DOT 5.1 hat einen Nasssiedepunkt von 180°C (25°C höher als DOT 4) und bietet daher mehr Sicherheit bei hohen Beanspruchungen. Bremsflüssigkeit DOT 5.1 basiert auf Glykolether, ist bernsteinfarben und kann mit Bremsflüssigkeit DOT 4 gemischt werden. **Verwenden Sie keinesfalls Bremsflüssigkeit DOT 5!** Diese basiert aus Silikonöl und ist purpur eingefärbt. Die Dichtungen und Bremsschläuche der KTM Motorräder sind nicht für Bremsflüssigkeit DOT 5 ausgelegt.
Bremsflüssigkeit ist hohen thermischen Belastungen ausgesetzt und nimmt Feuchtigkeit aus der Luft auf, die den Siedepunkt senkt. Die Bremsflüssigkeit muss daher in den vorgeschriebenen Zeitabständen gewechselt werden.

ACHTUNG

Lassen Sie mindestens einmal jährlich die Bremsflüssigkeit wechseln. Wenn Sie das Motorrad oft waschen, sollte sie sogar öfter gewechselt werden. Bremsflüssigkeit hat die Eigenschaft Wasser aufzunehmen. In einer „alten" Bremsflüssigkeit können sich dadurch bereits bei niederen Temperaturen Dampfblasen bilden und das Bremssystem fällt aus.



Grundstellung des Handbremshebels einstellen

Die Grundstellung des Handbremshebels kann mit der Einstellschraube **[1]** verändert werden. Dadurch kann die Position des Druckpunktes (jener Widerstand, der am Handbremshebel spürbar wird, wenn die Bremsklötze an die Bremsscheibe gepreßt werden) für jede Handgröße eingestellt werden.

Modelle ohne Bremslichtschalter vorne:
Wenn man den Handbremshebel nach vorne drückt, muss mindestens ein Leerweg von 3 mm vorhanden sein.

Modelle mit Bremslichtschalter vorne:
Wenn man den Handbremshebel betätigt, muss ein Leerweg von mindestens 3 mm vorhanden sein.

! VORSICHT

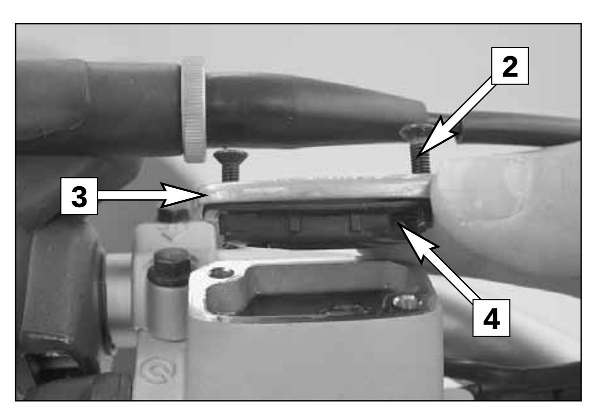
Der Leerweg am Handbremshebel muss mindestens 3 mm betragen. Erst dann darf der Kolben im Handbremszylinder bewegt werden (am stärkeren Widerstand des Handbremshebels zu erkennen). Ist dieser Leerweg nicht vorhanden, baut sich im Bremssystem Druck auf und die Vorderradbremse kann durch Überhitzung ausfallen.

Bremsflüssigkeitsstand vorne prüfen

Der Bremsflüssigkeitsbehälter ist mit dem Handbremszylinder am Lenker kombiniert und hat ein Schauglas. Der Bremsflüssigkeitsstand darf bei waagrechtem Behälter nicht unter die „MIN“ Marke des Schauglases sinken.

⚠ ACHTUNG

Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheit im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin. Suchen Sie in diesem Fall sofort eine KTM-Fachwerkstätte auf.

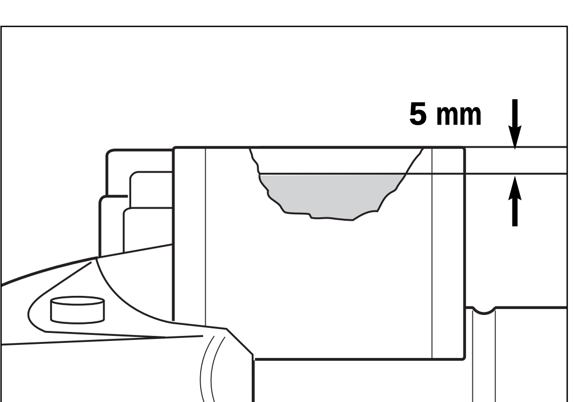


Bremsflüssigkeit vorne nachfüllen *

Die Schrauben **[2]** entfernen und Deckel **[3]** mit Membrane **[4]** abnehmen. Handbremszylinder in waagrechte Position bringen und Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (z.B. Motorex Brake Fluid 5.1) bis 5 mm unter die Behälter-Oberkante auffüllen. Membrane, Deckel und Schrauben wieder montieren. Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkeit mit Wasser abwaschen.

⚠ ACHTUNG

- **Keinesfalls darf Bremsflüssigkeit DOT5 verwendet werden! Diese basiert auf Silikonöl und ist purpur gefärbt. Dichtungen und Bremsschläuche müssen speziell dafür ausgelegt sein.**
- **Lagern Sie Bremsflüssigkeit ausser Reichweite von Kindern**
- **Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Nicht mit Haut oder Augen in Berührung bringen. Falls Bremsflüssigkeit in die Augen spritzt, gründlich mit Wasser spülen und sofort einen Arzt aufsuchen.**



! VORSICHT

- **Bringen Sie Bremsflüssigkeit nicht mit lackierten Teilen in Berührung, Bremsflüssigkeit greift Lack an!**
- **Verwenden Sie nur saubere Bremsflüssigkeit aus einem dicht verschlossenem Behälter!**

Bremsklötze vorne kontrollieren

Die Bremsklötze sind von unten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.

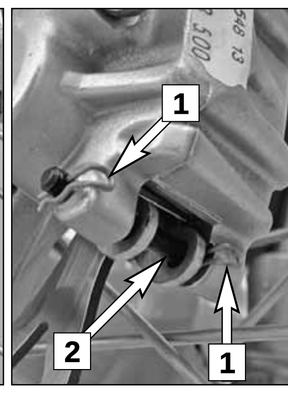
⚠ ACHTUNG

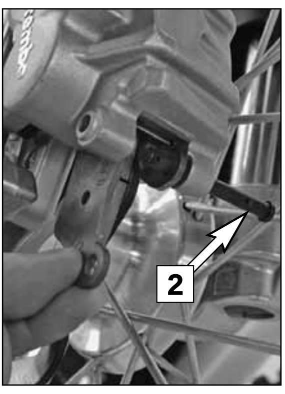
Die Belagstärke der Bremsklötze darf an der schwächsten Stelle 1 mm nicht unterschreiten, ansonsten kann ein Bremsversagen auftreten. Lassen Sie daher im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit die Bremsklötze rechtzeitig erneuern.

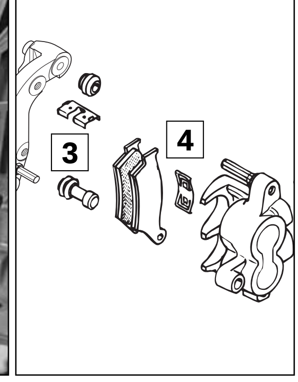
! VORSICHT

Werden die Bremsklötze zu spät erneuert, sodass der Belag teilweise oder zur Gänze abgeschliffen ist, schleifen die Stahlteile der Bremsklötze an der Bremsscheibe. Dadurch lässt die Bremswirkung stark nach und die Bremsscheibe wird zerstört.







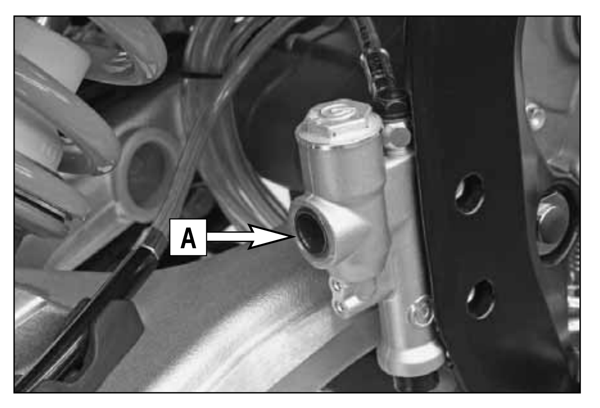


Bremsklötze vorne erneuern *

Bremszange zur Bremsscheibe drücken, damit die Bremskolben in ihre Grundstellung gelangen. Sicherungen **[1]** entfernen, Bolzen **[2]** herausziehen und Bremsklötze aus der Bremszange nehmen. Bremszange und Bremszangenträger mit Druckluft reinigen, Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigung prüfen und Führungsbolzen nötigenfalls fetten.
Den rechten Bremsklotz montieren und mit dem Bolzen fixieren. Linken Bremsklotz montieren und Bolzen bis zum Anschlag einschieben. Sicherungen montieren.
Beachten Sie beim Montieren der Bremsklötze, daß das Gleitblech **[3]** im Bremszangenträger und die Blattfeder **[4]** richtig sitzen.

⚠ ACHTUNG

- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**
- **Kontrollieren Sie nach der Montage, ob die Sicherungen richtig sitzen.**
- **Betätigen Sie nach Arbeiten an der Bremsanlage immer den Hand- bzw. Fussbremshebel, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen und der Druckpunkt vorhanden ist.**

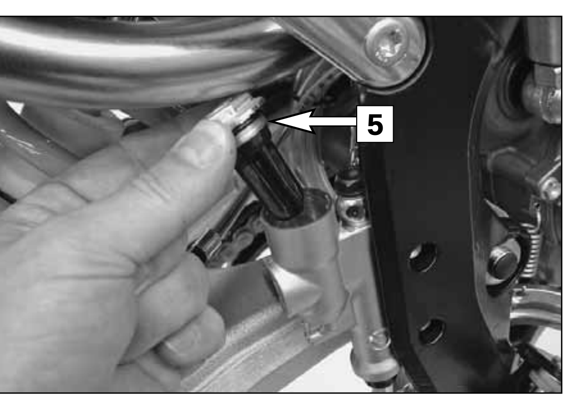


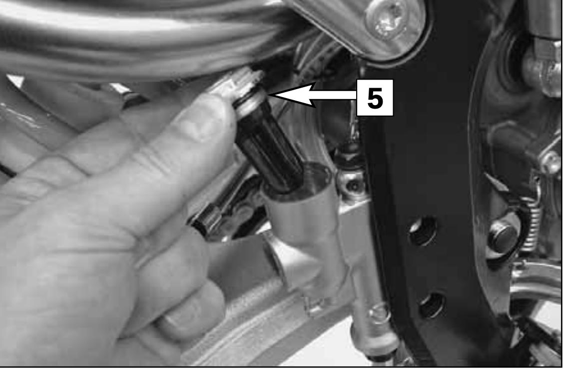
Bremsflüssigkeitsstand hinten prüfen

Der Vorratsbehälter für die hintere Scheibenbremse befindet sich auf der rechten Fahrzeugseite direkt am hinteren Bremszylinder.
Im Schauglas **[A]** darf bei senkrecht abgestelltem Fahrzeug keine Luftblase sichtbar sein.

⚠ ACHTUNG

Fällt der Bremsflüssigkeitsstand unter den Minimalwert, deutet dies auf Undichtheiten im Bremssystem bzw. total abgenützte Bremsklötze hin.





Bremsflüssigkeit hinten nachfüllen *

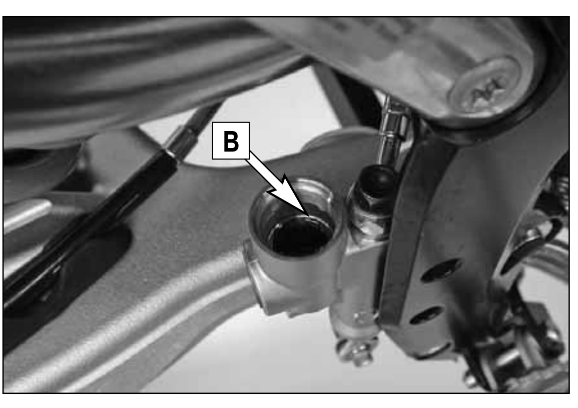
Sobald im Schauglas **[A]** eine Luftblase sichtbar ist, muss Bremsflüssigkeit nachgefüllt werden. Dazu entfernen Sie am besten die Schraube **[5]**.
Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (z.B. Motorex Brake Fluid 5.1) bis zur Markierung **[B]** im inneren des Reservoirbehälters auffüllen und Schraube montieren.
Übergelaufene oder verschüttete Bremsflüssigkleit sofort mit Wasser abwaschen.

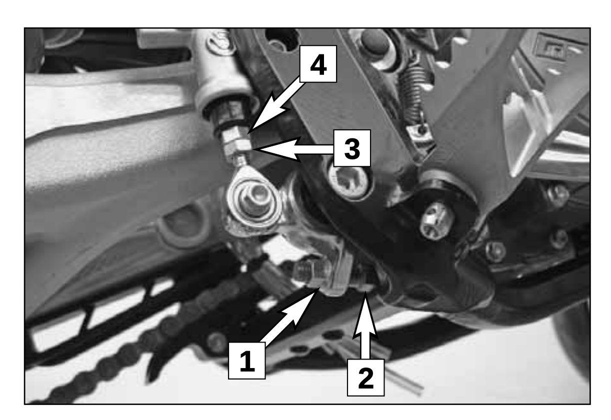
⚠ ACHTUNG

- **Keinesfalls darf Bremsflüssigkeit DOT5 verwendet werden! Diese basiert auf Silikonöl und ist purpur gefärbt. Dichtungen und Bremsschläuche müssen speziell dafür ausgelegt sein.**
- **Lagern Sie Bremsflüssigkeit ausser Reichweite von Kindern!**
- **Bremsflüssigkeit kann Hautreizungen verursachen. Nicht mit Haut oder Augen in Berührung bringen. Falls Bremsflüssigkeit in die Augen spritzt, gründlich mit Wasser spülen und sofort einen Arzt aufsuchen.**

! VORSICHT

- **Bringen Sie Bremsflüssigkeit nicht mit lackierten Teilen in Berührung, Bremsflüssigkeit greift Lack an!**
- **Verwenden Sie nur saubere Bremsflüssigkeit aus einem dicht verschlossenem Behälter!**



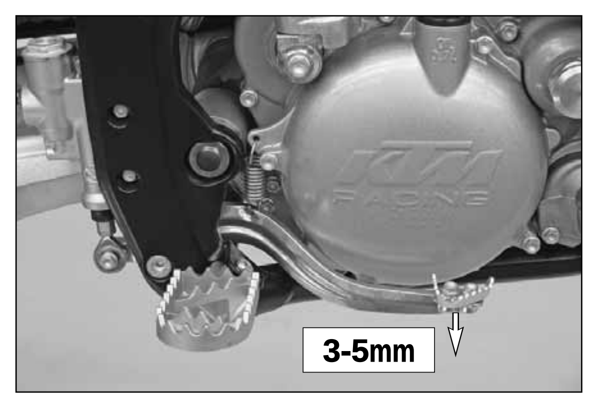


Grundstellung des Fußbremshebels ändern *

Zum Ändern der Grundstellung des Fußbremshebels Kontermutter **[1]** lösen und Anschlagschraube **[2]** entsprechend verdrehen. Danach unbedingt den Leerweg des Fußbremshebels einstellen. Der Fußbremshebel muss außen gemessen einen Leerweg von 3-5 mm haben. Erst dann darf die Kolbenstange den Kolben im Fußbremszylinder bewegen (am stärkeren Widerstand des Fußbremshebels zu erkennen). Dazu Kontermutter **[3]** lösen und Druckstange **[4]** entsprechend verdrehen.

⚠ ACHTUNG

Ist der Leerweg am Fussbremshebel nicht vorhanden, baut sich im Bremssystem Druck auf. Dadurch beginnen die Bremsklötze zu schleifen. Das Bremssystem wird überhitzt und kann im Extremfall total ausfallen.



Bremsklötze hinten kontrollieren

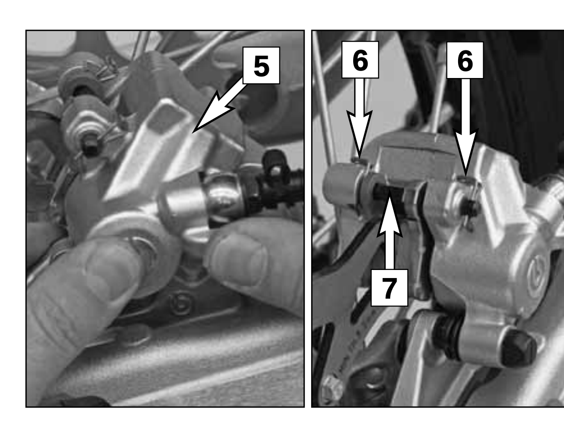
Die Bremsklötze sind von hinten einzusehen. Die Belagstärke darf 1 mm nicht unterschreiten.

⚠ ACHTUNG

Die Belagstärke der Bremsklötze darf an der schwächsten Stelle 1 mm nicht unterschreiten, ansonsten kann ein Bremsversagen auftreten. Lassen Sie daher im Interesse Ihrer eigenen Sicherheit die Bremsklötze rechtzeitig erneuern.

! VORSICHT

Werden die Bremsklötze zu spät erneuert, sodass der Belag teilweise oder zur Gänze abgeschliffen ist, schleifen die Stahlteile der Bremsklötze an der Bremsscheibe. Dadurch lässt die Bremswirkung stark nach und die Bremsscheibe wird zerstört.



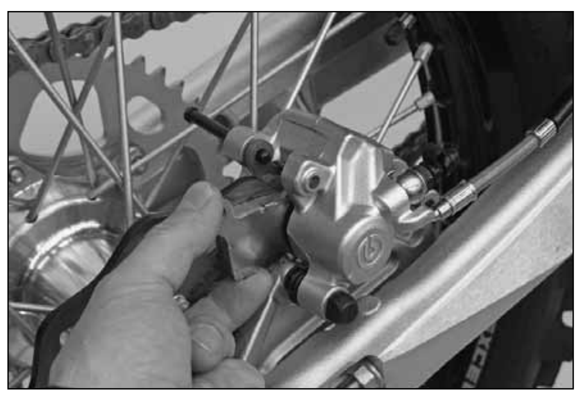
Bremsklötze hinten erneuern *

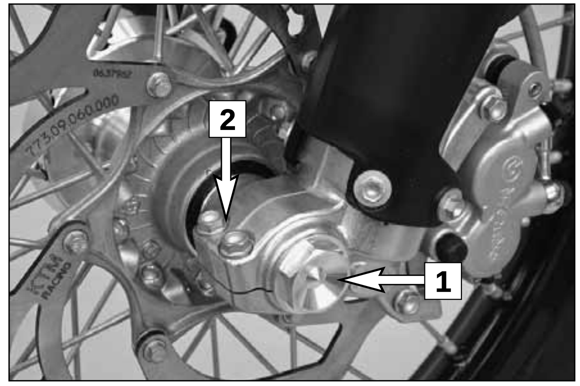
Bremszange **[5]** in Richtung Kettenrad drücken, damit der Bremskolben in seine Grundstellung gelangt. Sicherungen **[6]** entfernen, Bolzen **[7]** herausziehen und Bremsklötze entfernen. Bremszange gründlich mit Druckluft reinigen und Manschetten der Führungsbolzen auf Beschädigungen prüfen.

Linken Bremsklotz in die Bremszange schieben und mit dem Bolzen fixieren. Rechten Bremsklotz einschieben und Bolzen **[7]** bis zum Anschlag in die Bremszange schieben. Sicherungen **[6]** montieren.

⚠ ACHTUNG

- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**
- **Kontrollieren Sie nach der Montage, ob die Sicherungen richtig sitzen.**
- **Betätigen Sie nach Arbeiten an der Bremsanlage immer den Hand- bzw. Fussbremshebel, damit sich die Bremsklötze an die Bremsscheibe anlegen und der Druckpunkt vorhanden ist.**



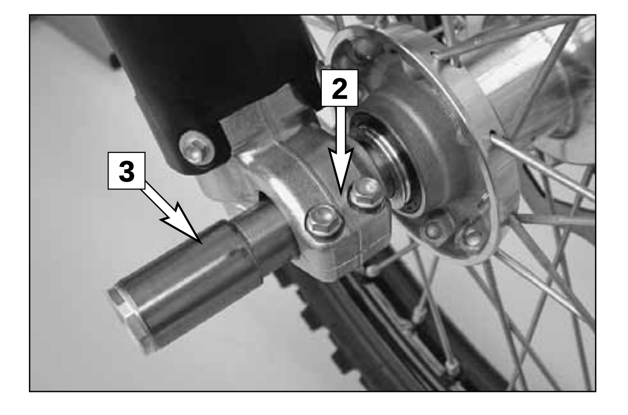


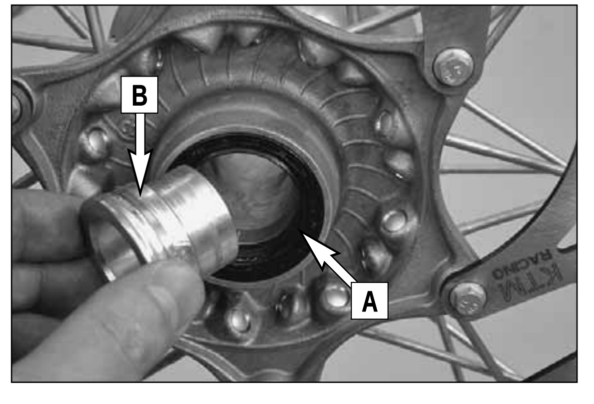
Vorderrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, damit das Vorderrad den Boden nicht mehr berührt.
Bundschraube **[1]** und Klemmschrauben **[2]** an beide Gabelfäusten lockern.
Bundschraube ca 8 Umdrehungen herausschrauben, mit der Hand auf die Bundschraube drücken um die Steckachse aus der Gabelfaust zu schieben und Bundschraube entfernen. Vorderrad halten und Steckachse **[3]** herausziehen. Vorderrad aus der Gabel nehmen.

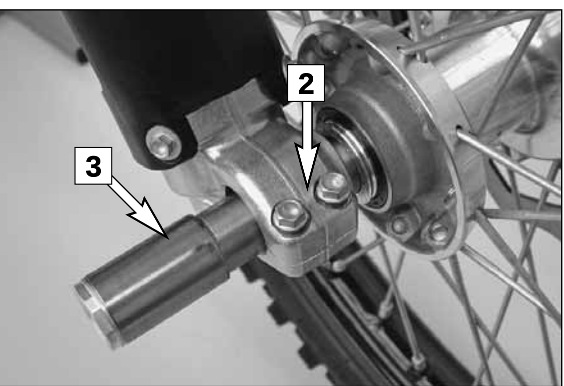
! VORSICHT

- **Bei ausgebautem Vorderrad die Handbremse nicht betätigen.**
- **Legen Sie das Rad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab, die Bremsscheibe kann sonst beschädigt werden.**





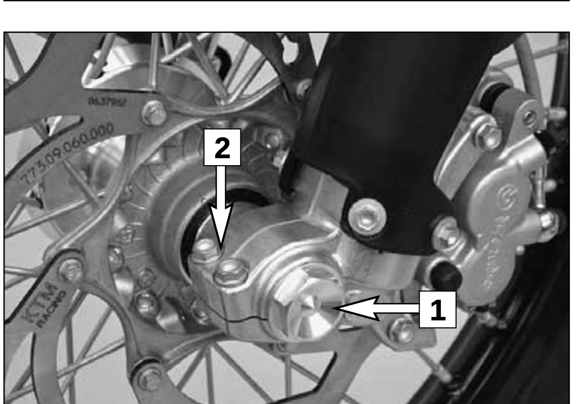
Vor dem Einbauen des Vorderrades, die Wellendichtringe **[A]** und die Lauffläche **[B]** der Distanzbüchsen reinigen und fetten und Distanzbüchsen montieren.

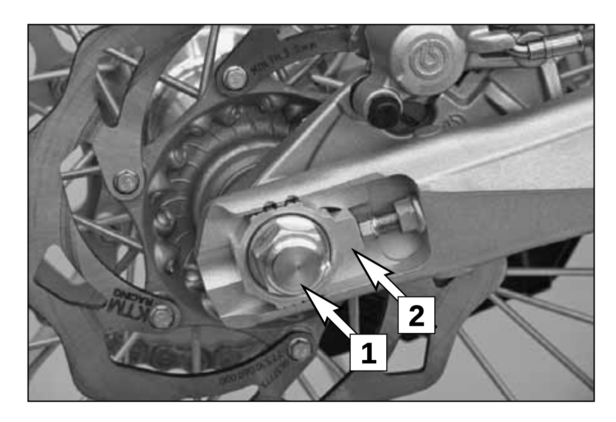


Zum Einbauen des Vorderrades dieses in die Gabel heben, positionieren und Steckachse **[3]** montieren.
Bundmutter **[1]** montieren, Klemmschrauben **[2]** an der rechten Gabelfaust festziehen um ein verdrehen der Steckachse zu verhindern und Bundmutter mit 45 Nm festziehen.
Klemmschrauben an der rechten Gabelfaust lösen, Motorrad vom Ständer nehmen, Vorderradbremse betätigen und Gabel einige Male kräftig einfedern, damit sich die Gabelbeine ausrichten.
Erst dann die Klemmschrauben an beiden Gabelfäusten mit 15 Nm festziehen.

⚠ ACHTUNG

- **Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**
- **Betätigen Sie nach dem Einbauen des Vorderrades immer die Handbremse, bis der Druckpunkt vorhanden ist.**
- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**



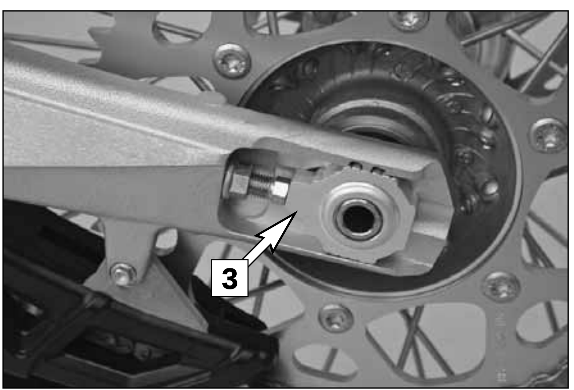


Hinterrad aus- und einbauen

Motorrad am Rahmen aufbocken, dass das Hinterrad den Boden nicht berührt.
Bundmutter **[1]** abschrauben, Kettenspanner **[2]** abnehmen, Steckachse **[3]** so weit herausziehen, dass sich das Hinterrad nach vorne schieben lässt.
Kette vom Kettenrad nehmen, Steckachse herausziehen und Hinterrad vorsichtig aus dem Schwingarm nehmen.

! VORSICHT

- **Bei ausgebautem Hinterrad die Fussbremse nicht betätigen.**
- **Legen Sie das Rad immer mit der Bremsscheibe nach oben ab, die Bremsscheibe kann sonst beschädigt werden.**
- **Wird die Steckachse ausgebaut, sind die Gewinde der Steckachse und der Bundmutter gründlich zu reinigen und frisch zu fetten, um ein Festgehen des Gewindes zu vermeiden.**



Der Einbau erfolgt in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge. Vor dem Festziehen der Bundmutter mit 80 Nm das Hinterrad nach vorne drücken, damit die Kettenspanner an den Spannschrauben anliegen.

⚠ ACHTUNG

- **Falls Sie beim Einbauen keinen Drehmomentschlüssel zur Verfügung haben, lassen Sie das Anzugsdrehmoment möglichst bald in einer KTM Fachwerkstätte berichtigen. Eine lockere Steckachse kann zu unstabilem Fahrverhalten des Motorrades führen.**
- **Betätigen Sie nach dem Einbau des Hinterrades immer die Fussbremse, bis der Druckpunkt vorhanden ist.**
- **Halten Sie die Bremsscheibe unbedingt öl- und fettfrei, die Bremswirkung würde sonst stark reduziert.**
- **Ziehen Sie die Bundmutter mit dem vorgeschriebenen Drehmoment fest.**





Reifen, Reifenluftdruck

Reifentyp, Reifenzustand und Reifenluftdruck beeinflussen das Fahrverhalten des Motorrades. Sie müssen vor jeder Fahrt kontrolliert werden.

- Reifentyp und Reifendimension finden Sie in den Technischen Daten und im Typenschein
- Der Reifenzustand muss vor jeder Fahrt kontrolliert werden. Untersuchen Sie den Reifen auf Schnitte, eingefahrene Nägel oder andere spitze Gegenstände.
- Zur Mindestprofiltiefe beachten Sie bitte die gesetzlichen Vorschriften in Ihrem Land. Wir empfehlen, die Reifen spätestens bei einer Profiltiefe von 2 mm erneuern zu lassen.
- Der Reifenluftdruck sollte regelmäßig bei „kalten“ Reifen kontrolliert werden. Richtiger Luftdruck gewährleistet optimalen Fahrkomfort und maximale Lebensdauer des Reifens.

REIFENLUFTDRUCK		
	vorne	hinten
Gelände	1,0 bar	1,0 bar
Straße solo	1,5 bar	2,0 bar

⚠ ACHTUNG

- **Lassen Sie nur Reifen montieren, die von KTM freigegeben sind. Andere Reifen können sich negativ auf das Fahrverhalten auswirken.**
- **Vorder- und Hinterrad dürfen nur mit Reifen gleichartiger Profilgestaltung bereift sein. Reifenfreigaben beachten !**
- **Beschädigte Reifen müssen im Interesse Ihrer Sicherheit sofort erneuert werden.**
- **Abgefahrene Reifen wirken sich besonders auf nasser Fahrbahn ungünstig auf das Fahrverhalten aus.**
- **Zu geringer Reifenluftdruck führt zu abnormalem Verschleiss und zur Überhitzung des Reifens.**
- **Bei homologierten Modellen dürfen nur die von KTM freigegebenen Reifen montiert werden (siehe Technische Daten Fahrgestell). Bei Verwendung von anderen Reifentypen besteht keine Produkthaftung.**



Speichenspannung kontrollieren

Korrekte Speichenspannung ist für die Stabilität des Rades und damit auch für die Fahrsicherheit sehr wichtig. Durch eine lockere Speiche wird das Rad unwucht und es lockern sich innerhalb kurzer Zeit andere Speichen. Sind die Speichen zu fest gespannt, können sie durch lokale Überlastung reissen. Prüfen Sie die Speichenspannung, besonders am neuen Motorrad, regelmäßig. Zur Kontrolle schlagen Sie mit der Klinge eines Schraubendrehers jede Speiche kurz an (siehe Abbildung). Dabei muss ein heller Ton erklingen. Dumpfe Töne deuten auf lockere Speichen hin. Lassen Sie bei Bedarf die Speichen in einer Fachwerkstätte nachziehen und das Rad zentrieren.

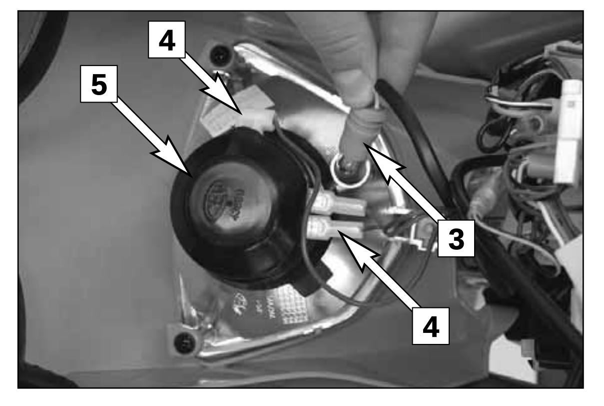
⚠ ACHTUNG

- **Wenn mit lockeren Speichen weitergefahren wird, können Speichen reissen und dadurch unstabiles Fahrverhalten bewirken.**
- **Zu fest gespannte Speichen können durch lokale Überlastung reissen.Die Speichen müssen mit einem Drehmoment von 5 Nm festgepannt sein.**

A

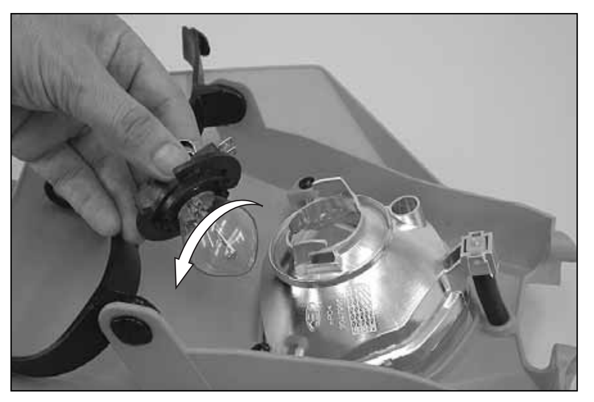
Batterie für Digitaltacho wechseln

Dazu Scheinwerfermaske abnehmen und elektronischen Tacho ausbauen. Verschraubung **[A]** entfernen, Batterie (Typ Duracell CR 2430) mit Schrift nach oben einlegen und Verschraubung montieren.



Scheinwerferlampe / Standlichtlampe tauschen

Beide Gummibänder lösen und Scheinwerfermaske nach vorne schwenken. Standlichtlampe mit Fassung **[3]** vorsichtig aus dem Reflektor ziehen. Stecker **[4]** von der Scheinwerferlampe abziehen und Gummikappe **[5]** abnehmen. Haltebügel aushängen und Glühlampe aus dem Reflektor nehmen.
Beim Wechseln der Standlichtlampe wird diese einfach aus der Fassung gezogen.



Scheinwerferlampe leicht eindrücken, ca. 30° gegen den Uhrzeigersinn drehen und aus der Fassung ziehen.

Die Montage erfolgt in sinngemäß umgekehrter Reihenfolge.



Batterie (Modelle mit E-Starter)

Die Batterie befindet sich unter der Sitzbank und ist wartungsfrei. Wartungsfrei heißt, die Kontrolle des Säurestandes entfällt. Die Batterieanschlüsse sind regelmäßig zu reinigen und nötigenfalls mit säurefreiem Fett einzufetten. Sehr wichtig für die Lebensdauer der Batterie ist der Ladezustand und die Art der Ladung.

BATTERIE AUSBAUEN:
Zuerst Minuspol dann Pluspol der Batterie abklemmen.
Gummibänd **[1]** aushängen und Batterie herausnehmen.

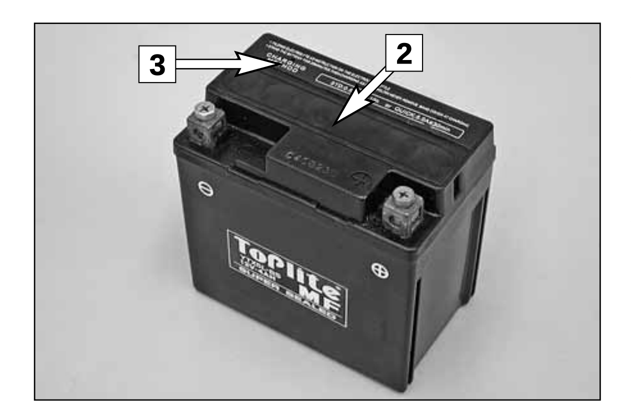
⚠ ACHTUNG

- **Sollte aus irgend einem Grund Elektrolyt (Schwefelsäure) aus der Batterie austreten ist höchste Vorsicht geboten. Elektrolyt kann schwere Verbrennungen verursachen**
- **Bei Hautkontakt mit reichlich Wasser abspülen**
- **Falls Elektrolyt in die Augen gelangt, mindestens 15 Minuten lang mit Wasser ausspülen und sofort einen Arzt aufsuchen**
- **Obwohl es sich um eine verschlossene Batterie handelt, können dennoch explosive Gase austreten. Funken oder offene Flammen von der Batterie fernhalten**
- **Defekte Batterien ausser Reichweite von Kindern halten und ordnungsgemäss entsorgen**

! VORSICHT

Die Verschlussleiste [2] darf keinesfalls entfernt werden, da sie sonst beschädigt wird

LAGERUNG:
Wird das Motorrad für längere Zeit stillgelegt, Batterie ausbauen und aufladen. Lagertemperatur 0 - 35°C, ohne direkte Sonneneinstrahlung.
Batterie alle 3 Monate laden!



Batterie laden

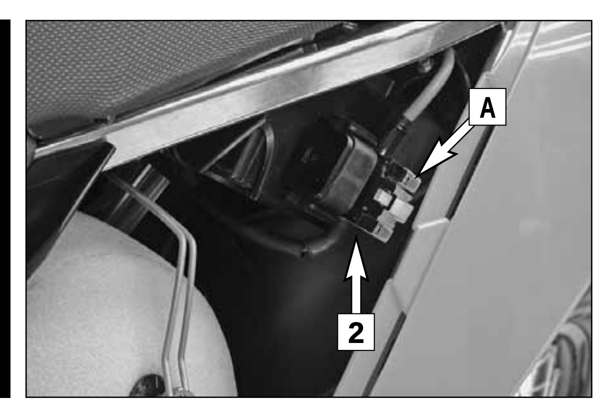
Auch wenn die Batterie nicht belastet wird, verliert sie täglich an Ladung. Batterie zum Laden immer abschließen. Laden Sie die Batterie laut den Angaben **[3]** auf dem Batteriegehäuse. Stromstärke und Ladezeit dürfen nicht überschritten werden. Schnellladungen mit höherer Stromstärke wirken sich negativ auf die Lebensdauer aus.

Verwenden Sie zum Laden der Batterie in eingebautem Zustand ausschließlich das KTM Ladegerät (Art.Nr. 58429074000). Nur so ist sichergestellt, dass es zu keiner Beschädigung der Bordelektrik durch Überspannung kommt. **Bei Verwendung anderer Ladegeräte Batterie unbedingt ausbauen!** Zusätzlich können Sie mit diesem Ladegerät Ruhespannung, Startfähigkeit der Batterie und den Generator testen. Außerdem ist mit diesem Gerät ein Überladen der Batterie unmöglich.

Wenn die Batterie leergestartet wurde, ist sie unverzüglich zu laden. Bei längerer Stehzeit in entladenem Zustand tritt Tiefentladung und Sulfatierung ein und die Batterie wird zerstört.
Bei längerer Lagerung ist die Batterie nach jeweils 3 Monaten nachzuladen.

! VORSICHT

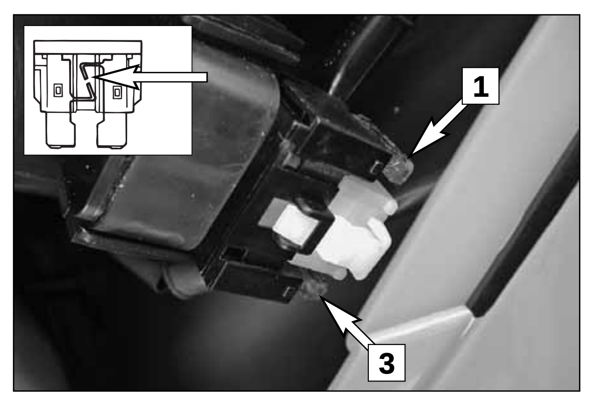
- **Die Verschlussleiste [2] darf keinesfalls entfernt werden, da sie sonst beschädigt wird**
- **Vor dem Laden der Batterie immer Minuspol abklemmen, um Schäden an der Bordelektronik zu vermeiden.**
- **Zum Laden erst Batterie an das Ladegerät anschliessen, dann Ladegerät einschalten. Nach dem Laden zuerst ladegerät ausschalten, dann Batterie abschliessen.**
- **bei Ladung in geschlossenen Räumen ist für gute Belüftung zu sorgen. beim Laden erzeugt die Batterie explosive Gase.**
- **Wird die Batterie zu lange oder mit zu hoher Spannung oder Stromstärke geladen, entweicht Elektrolyt über die Sicherheitsventile. Dadurch verliert die Batterie an Kapazität.**
- **Schnelladungen sollten möglichst unterlassen werden.**



Sicherung (Modelle mit E-Starter)

Die Sicherung **[1]** befindet sich im Startrelais des E-Starters **[2]** unter dem Filterkastendeckels.
Nach dem Abnehmen des Filterkastendeckels und der Schutzkappe **[A]**, ist die Sicherung sichtbar.

Mit ihr sind folgende Verbraucher abgesichert:
- E-Startsystem
- Horn
- Blinker
- elektronischer Tacho



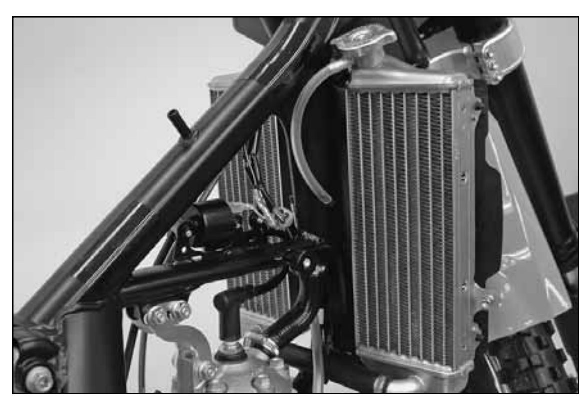
Im Startrelais steckt auch eine Ersatzsicherung **[3]** (10 Ampere).

Durchgeschmolzene Sicherung nur durch eine gleichwertige ersetzen. Schmilzt nach dem Einsetzen einer neuen Sicherung diese wieder durch, unbedingt eine KTM Fachwerkstätte aufsuchen.

Die Sicherung hat eine Kapazität von 10 Ampere.

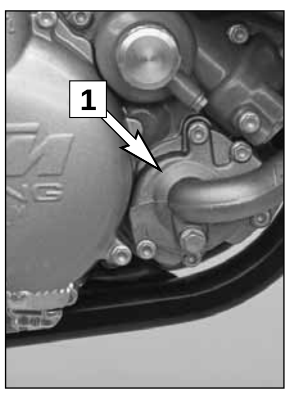
! VORSICHT

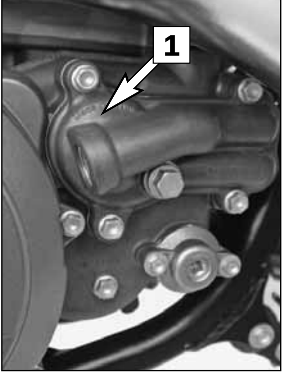
Auf keinen Fall eine stärkere Sicherung einsetzen oder die Sicherung „flicken“, unsachgemässe Behandlung kann die gesamte elektrische Anlage zerstören!



Kühlsystem

Durch die Wasserpumpe **[1]** im Motor ist ein Zwangsumlauf der Kühlflüssigkeit gegeben. Die Kühlung erfolgt durch den Fahrtwind. Je niedriger die Geschwindigkeit, desto geringer die Kühlwirkung. Ebenso verringern schmutzige Kühlrippen die Kühlwirkung.
Der bei Erwärmung entstehende Druck im Kühlsystem wird durch ein Ventil im Kühlerverschluss **[2]** geregelt; hierdurch ist eine Kühlflüssigkeitstemperatur bis zu 120°C zulässig, ohne dass mit Funktionsstörungen gerechnet werden muss.
Bei einigen Modellen ist ein Thermostat montiert, damit der Motor seine Betriebstemperatur früher erreicht. Bei kaltem Motor zirkuliert die Kühlflüssigkeit im Zylinder und im Zylinderkopf. Wenn die Kühlflüssigkeit ca. 55°C erreicht hat, öffnet der Thermostat und die Kühlflüssigkeit wird auch durch die beiden Kühler gepumpt.





⚠ ACHTUNG

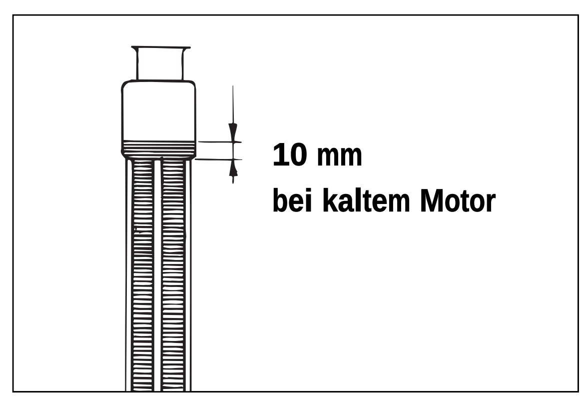
- **Kontrollieren Sie den Kühlflüssigkeitsstand möglichst bei kaltem Motor. Wenn Sie den Kühlerverschluss [2] bei heissem Motor abnehmen müssen, sollten Sie ihn mit einem Lappen abdecken und langsam öffnen, damit sich der Überdruck abbauen kann.**
  Vorsicht - Verbrühungsgefahr !
- **Lösen Sie keine Kühlerschläuche bei heissem Motor. Die austretende, heisse Kühlflüssigkeit und der Dampf können ernsthafte Verbrühungen verursachen.**
- **Bei Verbrühungen die Stelle sofort unter fliessendes, kaltes Wasser halten.**
- **Kühlflüssigkeit ist giftig! Lagern Sie Kühlflüssigkeit so, dass sie von Kindern nicht erreicht werden kann.**
- **Wenn Kühlflüssigkeit geschluckt wurde, sofort einen Arzt aufsuchen.**
- **Wenn Kühlflüssigkeit in die Augen gelangt, sofort mit Wasser ausspülen und einen Arzt aufsuchen.**



Als Kühlflüssigkeit wird eine Mischung aus 50% Frostschutzmittel und 50% destilliertem Wasser verwendet. Der Gefrierschutz muss jedoch mindestens -25° C betragen. Diese Mischung bietet neben Gefrierschutz auch einen guten Korrosionsschutz und sollte deshalb nicht durch reines Wasser ersetzt werden.

! VORSICHT

Für das Kühlsystem sollten Sie nur hochwertigen Marken Frostschutz (z.B. Motorex Anti-Freeze) verwenden. Bei minderwertigen Frostschutzmitteln kann es zu Korrosion und Schaumbildung kommen.

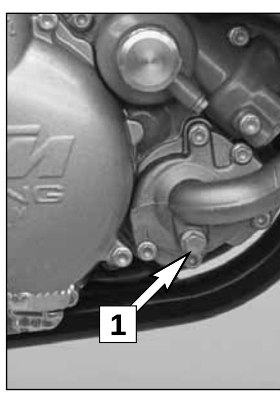


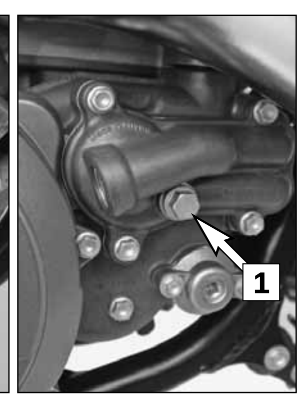
Kühlflüssigkeitsstand kontrollieren

Die Kühlflüssigkeit sollte bei kaltem Motor ca. 10 mm über die Kühllamellen stehen (siehe Skizze).

⚠ ACHTUNG

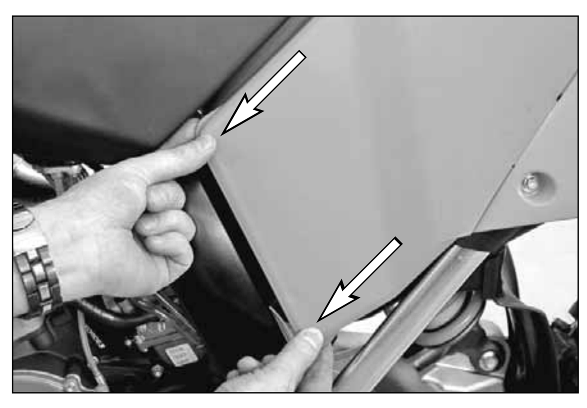
Kontrollieren Sie den Kühlflüssigkeitsstand möglichst bei kaltem Motor. Wenn Sie den Kühlerverschluss bei heissem Motor abnehmen müssen, sollten Sie ihn mit einem Lappen abdecken und langsam öffnen, damit sich der Überdruck abbauen kann.





Kühlsystem befüllen

Vergewissern Sie sich, daß die Ablassschraube **[1]** festgezogen ist. Die Kühlflüssigkeit sollte bei kaltem Motor ca. 10 mm über die Kühllamellen stehen (siehe Skizze). Nach einer kurzen Fahrt den Kühlflüssigkeitsstand nochmals kontrollieren.



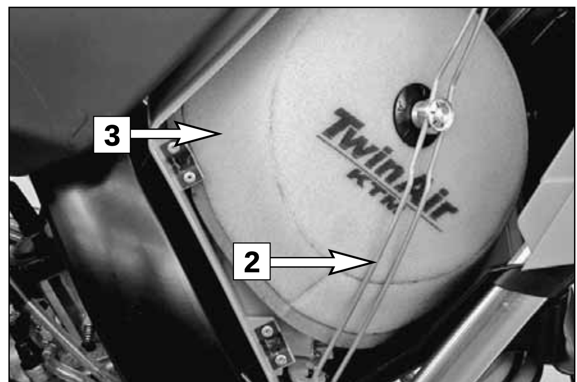
Luftfilter reinigen *

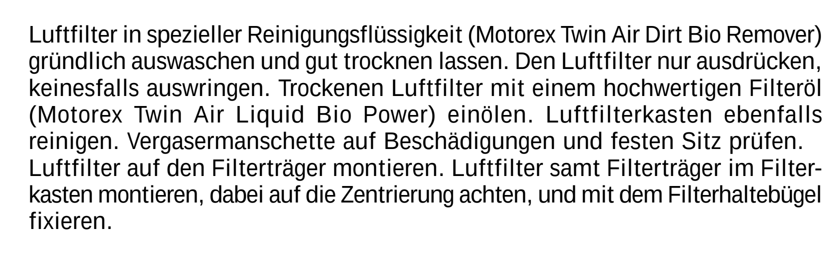
Der Luftfilter muss vor jedem Renneinsatz, ansonsten je nach Staubentwicklung gereinigt werden. Dazu Filterkastendeckel anheben (siehe Abbildung) und nach vorne wegziehen.
Filterhaltebügel **[2]** unten aushängen und zur Seite schwenken. Luftfilter **[3]** und Filterträger **[4]** aus dem Filterkasten nehmen.



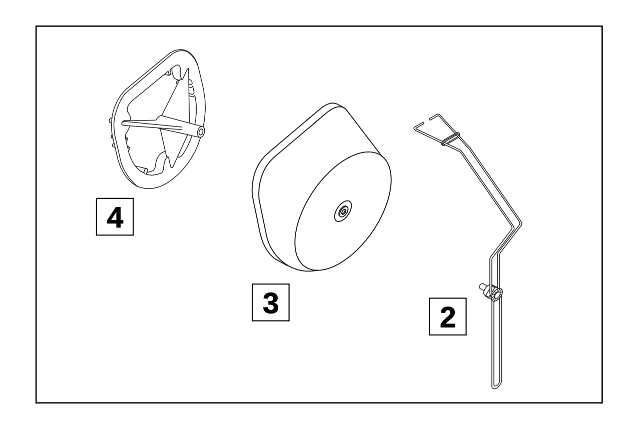
! VORSICHT

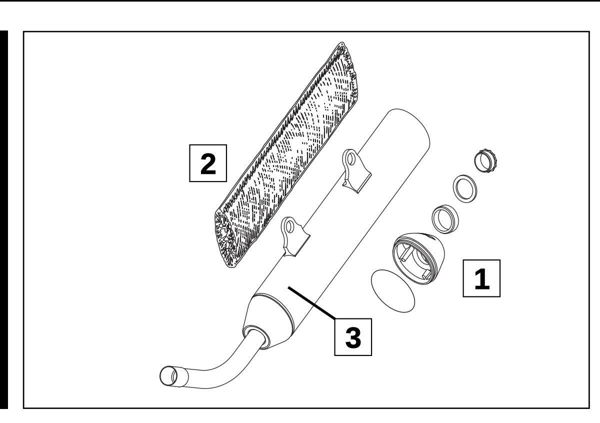
- **Luftfilter nicht mit Kraftstoff oder Petroleum reinigen, da diese Mittel den Schaumstoff angreifen. KTM empfiehlt für die Luftfilterwartung die Produkte der Firma Motorex (Dirt Bio Remover und Liquid Bio Power) zum Reinigen und zum Ölen des Luftfilters.**
- **Nehmen Sie Ihr Motorrad nie ohne Luftfilter in Betrieb. Der eindringende Staub und Schmutz kann Schäden und erhöhten Verschleiss am Motor verursachen.**
- **Wenn der Luftfilter nicht korrekt montiert ist kann Staub und Schmutz in den Motor gelangen und Schäden verursachen.**





Luftfilter in spezieller Reinigungsflüssigkeit (Motorex Twin Air Dirt Bio Remover) gründlich auswaschen und gut trocknen lassen. Den Luftfilter nur ausdrücken, keinesfalls auswringen. Trockenen Luftfilter mit einem hochwertigen Filteröl (Motorex Twin Air Liquid Bio Power) einölen. Luftfilterkasten ebenfalls reinigen. Vergasermanschette auf Beschädigungen und festen Sitz prüfen.
Luftfilter auf den Filterträger montieren. Luftfilter samt Filterträger im Filterkasten montieren, dabei auf die Zentrierung achten, und mit dem Filterhaltebügel fixieren.





Auspuffanlage *

Auspuff-Enddämpfer bei denen sich die Endkappe **[1]** abnehmen läßt, sind mit Glasfasergarn gefüllt. Lassen Sie diese Füllung regelmäßig in einer KTM-Fachwerkstätte überprüfen (siehe Schmier- und Wartungstablle). Im Laufe der Zeit verflüchtigen sich über die Lochrohr-Bohrungen die Fasern der Dämmstoffe ins Freie, der Dämpfer "brennt aus". Neben einem erhöhten Geräuschpegel verändert sich dadurch auch die Leistungscharakteristik. Ein auf den jeweiligen Auspuff abgestimmtes Dämm-Material ist bei Ihrer KTM-Fachwerkstätte erhältlich.
Zum Wechseln der Glasfasergarn-Packung **[2]** Endkappe abnehmen und Außenrohr **[3]** abziehen. Neue Glasfasergarn-Packung mit einem Klebeband am Innenrohr fixieren und Außenrohr darüberschieben. Endkappe montieren. Auf feste Verschraubung bei den Kappen ist sorgsam zu achten. Der Schalldämpfer sollte spannungsfrei angebaut werden bevor alle Befestigungsschrauben angezogen werden.

⚠ ACHTUNG

Die Auspuffanlage wird beim Betrieb des Motorrades sehr heiss. Beginnen Sie mit den Arbeiten an der Auspuffanlage erst nach dem Abkühlen um Verbrennungen zu vermeiden.

Grundstellung des Kupplungshebels ändern (125/200)

Mit der Einstellschraube **[4]** läßt sich die Grundstellung des Kupplungshebels individuell anpassen. So kann für jede Handgröße eine optimale Position des Kupplungshebels eingestellt werden.
Wenn die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn verdreht wird, entfernt sich der Kupplungshebel dem Lenker. Wenn die Einstellschraube im Uhrzeigersinn verdreht wird, nähert sich der Kupplungshebel vom Lenker.

! VORSICHT

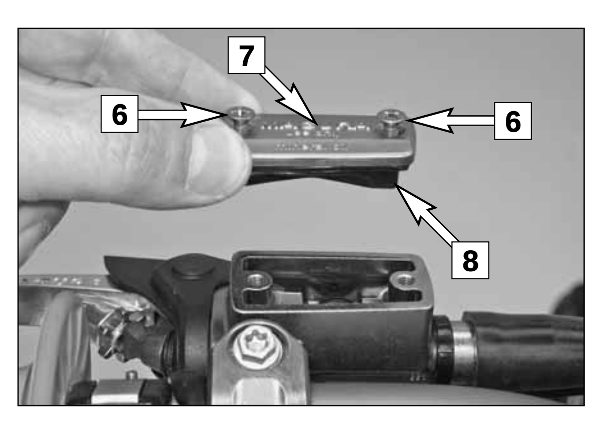
Der Verstellbereich ist begrenzt. Drehen Sie die Einstellschraube nur mit der Hand und wenden Sie keine Gewalt an.

Grundstellung des Kupplungshebels ändern (250/300)

Mit der Einstellschraube **[5]** läßt sich die Grundstellung des Kupplungshebels individuell anpassen. So kann für jede Handgröße eine optimale Position des Kupplungshebels eingestellt werden.
Wenn die Einstellschraube gegen den Uhrzeigersinn verdreht wird, nähert sich der Kupplungshebel dem Lenker. Wenn die Einstellschraube im Uhrzeigersinn verdreht wird, entfernt sich der Kupplungshebel vom Lenker.

! VORSICHT

Der Verstellbereich ist begrenzt. Drehen Sie die Einstellschraube nur mit der Hand und wenden Sie keine Gewalt an.

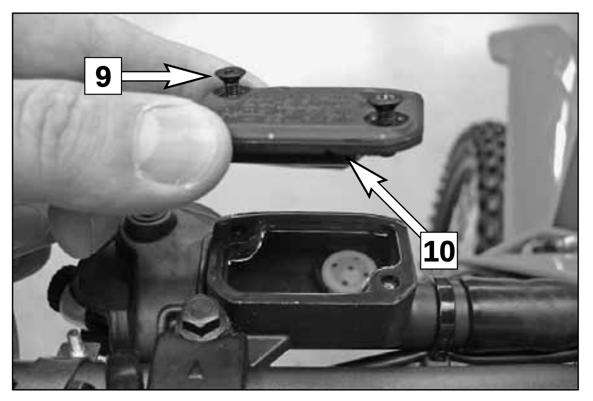


Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen (125/200)

Zum Prüfen des Ölstandes im Geberzylinder der Kupplung muss der Deckel abgenommen werden. Dazu Schrauben **[6]** entfernen und Deckel **[7]** samt Gummibalg **[8]** abnehmen. Der Ölpegel sollte bei waagrechtem Geberzylinder 4 mm unter der Oberkante liegen.
Nötigenfalls biologisch abbaubares Hydrauliköl SAE 10 (Motorex Kupplungsfluid 75) nachfüllen, das bei Ihrer KTM Fachwerkstätte erhältlich ist.

! VORSICHT

KTM verwendet für die hydraulische Kupplungsbetätigung der 125/200 Modelle biologisch abbaubares, mineralisches Hydrauliköl. Dieses Öl darf mit keinem anderen Hydrauliköl gemischt werden. Verwenden Sie immer das Original KTM Hydrauliköl (in Ihrer autorisierten KTM Fachwerkstätte erhältlich), nur so kann die optimale Funktion der Kupplungsbetätigung gewährleistet werden. Bei diesen Modellen keinesfalls Bremsflüssigkeit einfüllen.

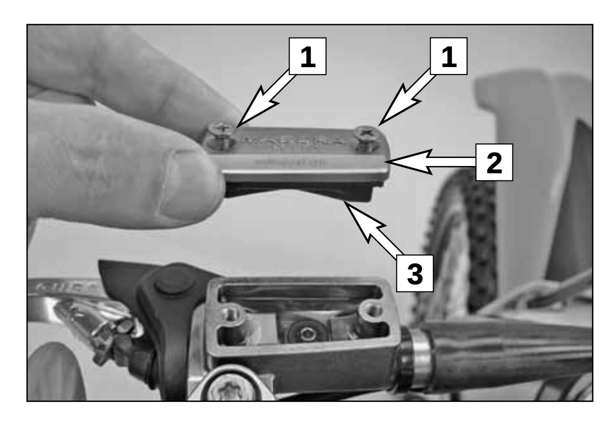


Ölstand der hydraulischen Kupplung prüfen (250/300)

Zum Prüfen des Ölstandes im Geberzylinder der Kupplung muss der Deckel abgenommen werden. Dazu Schrauben **[9]** entfernen und Deckel samt Gummibalg **[10]** abnehmen. Der Ölpegel sollte bei waagrechtem Geberzylinder 4 mm unter der Oberkante liegen.
Nötigenfalls Bremsflüssigkeit DOT 5.1 (Motorex Brake Fluid 5.1) nachfüllen.

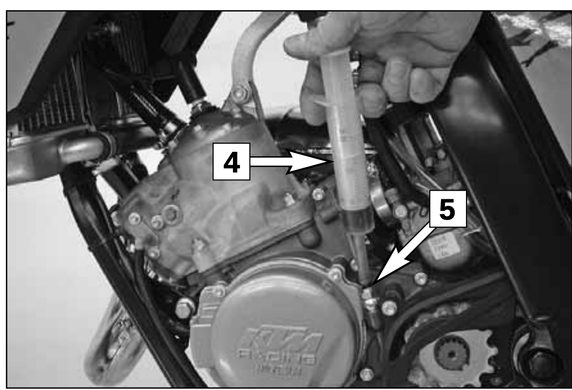
! VORSICHT

Bei den 250/300 Modellen sind Kupplungsarmaturen der Firma Brembo montiert die mit Bremsflüssigkeit DOT 5.1 gefüllt sind. Diese Anlagen dürfen auf keinen Fall mit Hydrauliköl gefüllt werden. Nur so kann die optimale Funktion der Kupplungsbetätigung gewährleistet werden.

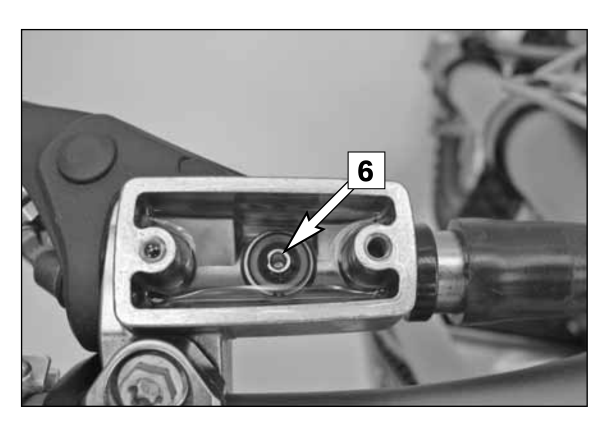


Hydraulische Kupplung entlüften *

Wenn sich der Widerstand am Kupplungshebel schwammig anfühlt, muss die Kupplungsbetätigung entlüftet werden. Sie benötigen dazu eine Entlüftungsspritze (Spezialwerkzeug). Beachten Sie, dass bei 125/200 Modellen Motorex Kupplungsfluid 75 und bei 250/300 Modellen Motorex Bremsflüssigkeit DOT. 5.1 eingefüllt werden müssen.
Beides ist bei Ihrem KTM Händler erhältlich.
Lenker so einschlagen, dass sich der Geberzylinder in waagrechter Position befindet, Schrauben **[1]** entfernen, und Deckel **[2]** samt Gummibalg **[3]** abnehmen.



Entlüftungsspritze **[4]** mit der passenden Flüssigkeit füllen (siehe Technische Daten Motor). Am Nehmerzylinder die Entlüftungsschraube **[5]** entfernen und Entlüftungsspritze montieren.



Nun so lange die Flüssigkeit in das System drücken, bis sie an der Bohrung **[6]** des Geberzylinders blasenfrei austritt. Zwischendurch Flüssigkeit aus dem Vorratsbehälter des Geberzylinders absaugen, um ein Überlaufen zu verhindern.
Nach dem Entlüften Entlüftungsspritze entfernen, Entlüftungsschraube montieren, Pegel im Vorratsbehälter berichtigen und Deckel montieren (siehe oben).

Vergaser einstellen *

Grundsätzliches zur Originaleinstellung des Vergasers
Die Originaleinstellung des Vergasers entspricht einer Höhenlage von ca. 500 Meter über Meeresniveau, einer Lufttemperatur von ca. 20° C, vorwiegendem Geländebetrieb, mitteleuropäischen, bleifreien Superkraftstoffen (ROZ 95) mit einem Mischungsverhältnis (2-Taktöl: Kraftstoff) **1:60**.

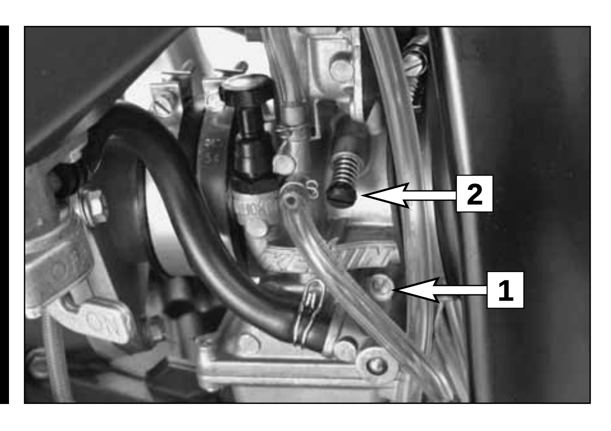
Grundsätzliches zur Einstellungsänderung des Vergasers
Auszugehen ist immer von der Originaleinstellung des Vergasers. (Originaleinstellung ab Werk ist zum Einfahren. Nach der Einfahrphase ist der Vergaser laut Vergaserblatt einzustellen - siehe Anhang). Voraussetzung sind saubere Luftfilteranlage, intakte Auspuffanlage und intakter Vergaser. Erfahrungsgemäß kann sich die Einstellungsänderung auf die Hauptdüse, die Leerlaufdüse und die Düsennadel beschränken. Änderungen anderer Vergaserteile bringen verhältnismäßig wenig.
FAUSTREGEL: große Höhenlage oder hohe Temperatur > Vergaser mager einstellen
niedere Höhenlage oder tiefe Temperatur > Vergaser fetter einstellen

⚠ ACHTUNG

- **Verwenden Sie nur Superkraftstoff ROZ 95 (bleifrei) mit hochwertigem 2-Takt-Motoröl gemischt. Andere Kraftstoffe können Motorschäden verursachen, ausserdem erlischt dadurch die Garantie.**
- **Verwenden Sie nur hochwertiges 2-Takt-Motoröl bekannter Marken (z.B. Motorex Cross Power 2T).**
- **Zu wenig Öl oder qualitativ minderwertiges Öl führt zu vorzeitigem Verschleiss des Motors und im Extremfall zum Motorschaden. Zu viel Öl verursacht starke Rauchentwicklung und verrusst die Zündkerze und die Auslassteuerung.**
- **Wird der Vergaser magerer eingestellt, ist mit Vorsicht vorzugehen. Düsen immer schrittweise um jeweils eine Nummer reduzieren, um Überhitzen und Kolbenklemmen zu vermeiden.**

HINWEIS: Läuft der Motor trotz Einstellungsänderung nicht einwandfrei, ist nach mechanischen Fehlern zu suchen und die Zündanlage zu überprüfen.

Grundsätzliches zum Verschleiß des Vergasers
Gasschieber, Düsennadel, Schwimmernadelventil und Nadeldüse unterliegen durch Motorvibration erhöhtem Verschleiß. Durch die Abnützung treten am Vergaser Fehlfunktionen (z.B. Überfetten) auf. Diese Teile sollten deshalb nach 100 Stunden erneuert werden. Der Vergaserkörper, Düsenstock und die Schwimmerlagerung sollte nach 200 Stunden erneuert werden.



D
C
B
A
Hauptdüse
Düsennadel
Düsennadel
Leerlaufdüse
Schieber
Schieberanschlagschraube
Luftregulierschraube

DÜSENNADEL TYP	WIRKUNGSBEREICH FETTER — MAGERER
N8RG	←→
N8RH	←→
N8RW	←→
N8RJ	←→

DÜSENNADEL TYP	WIRKUNGSBEREICH FETTER — MAGERER
NOZD	←→
NOZE	←→
NOZF	←→
NOZG	←→
NOZH	←→
NOZI	←→

Begriffe:

Zu fettes Gemisch:
Kraftstoffanteil zu hoch im Verhältnis zur Luft.

Zu mageres Gemisch:
Kraftstoffanteil zu nieder im Verhältnis zur Luft.

Leerlaufbereich A

Betrieb bei geschlossenem Gasschieber. Dieser Bereich wird von der Stellung der Luftregulierschraube **[1]** und der Schieberanschlagschraube **[2]** beeinflußt. Einstellarbeiten nur bei warmem Motor vornehmen.
Dazu mit der Schieberanschlagschraube die Leerlaufdrehzahl des Motors leicht erhöhen. Drehen im Uhrzeigersinn ergibt eine höhere, drehen gegen den Uhrzeigersinn ergibt eine niedrigere Leerlaufdrehzahl. Nun mit der Luftregulierschraube möglichst runden und stabilen Motorlauf herstellen (Grundeinstellung der Luftregulierschraube siehe Technische Daten Motor). Danach mit der Schieberanschlagschraube wieder normale Leerlaufdrehzahl einstellen.

Übergang B

Verhalten des Motors beim Öffnen des Gasschiebers. Dieser Bereich wird von der Leerlaufdüse und von der Form des Gasschiebers beeinflusst. Setzt der Motor trotz guter Leerlauf- und Teillasteinstellung beim Öffnen des Gasschiebers stotternd und stark rauchend ein und bekommt er die volle Leistung bei höherer Drehzahl schlagartig, ist der Vergaser zu fett reguliert, bzw. das Kraftstoffniveau zu hoch oder die Schwimmernadel undicht.

Teillastbereich C

Betrieb bei teilweise geöffnetem Gasschieber. Dieser Bereich wird nur durch die Düsennadel (Form und Stellung) beeinflußt. Im unteren Bereich beeinflußt die Leerlaufeinstellung und im oberen die Hauptdüse die optimale Teillasteinstellung. Wenn der Motor beim Beschleunigen mit teilweise geöffnetem Gasschieber blubbert oder mit gedrosselter Leistung läuft, muss die Düsennadel um eine Raste gesenkt werden.
Klingelt der Motor speziell beim Beschleunigen, wenn er in den Drehzahlbereich der vollen Leistung kommt, muss die Düsennadel gehoben werden.
Treten die oben beschriebenen Erscheinungen im unteren Teillastbereich auf, ist bei blubbern das Leerlaufsystem magerer zu regulieren, und bei Klingeln fetter zu regulieren.

Volllastbereich D

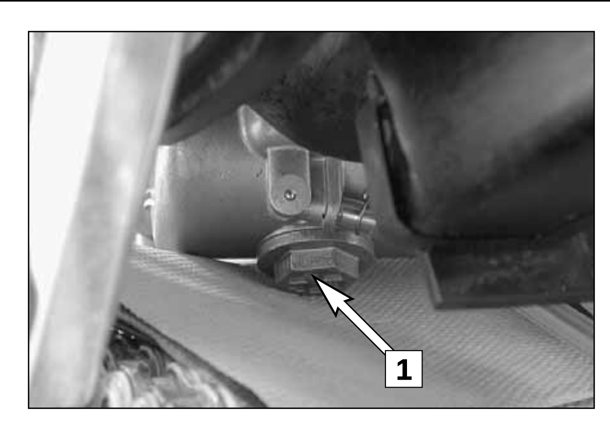
Betrieb bei offenem Gasschieber (Vollgas). Dieser Bereich wird durch die Hauptdüse und die Düsennadel beeinflußt. Ist der Isolator einer neuen Zündkerze nach kurzer Vollgasfahrt sehr hell oder weiß, bzw. klingelt der Motor, muss eine größere Hauptdüse eingesetzt werden. Ist der Isolator dunkelbraun oder verrußt, muss eine kleinere Hauptdüse eingesetzt werden.

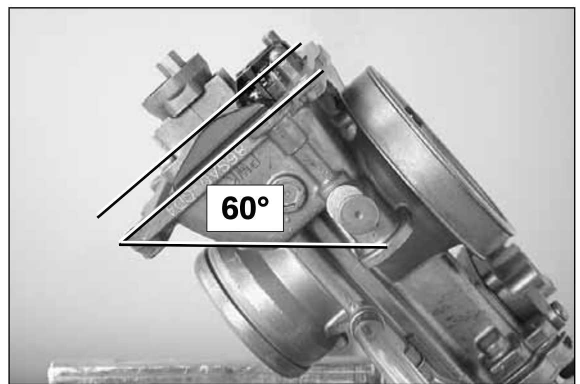
Erklärung zur Tabelle

Die Düsennadel NOZI ist im Bereich vom geschlossenen Schieber bis 1/4 Gas um 2 Stufen magerer als die Nadel NOZG. In den übrigen Bereichen besteht kein Unterschied.

! VORSICHT

Achten Sie beim Tauschen der Düsennadel auf die entsprechende Nadelbezeichnung. Genaue Angaben über die Bedüsung des jeweiligen Modells entnehmen Sie der Vergaserregulierungstabelle.





Schwimmerkammer des Vergasers entleeren

Nach jeder Naßreinigung sollte die Schwimmerkammer des Vergasers entleert werden, um eventuell eingedrungenes Wasser zu entfernen. Wasser in der Schwimmerkammer führt zu Funktionsstörungen.
Führen Sie diese Arbeit bei kaltem Motor durch. Schließen Sie den Kraftstoffhahn und legen Sie ein Tuch unter den Vergaser, das den auslaufenden Kraftstoff aufsaugen kann. Schrauben Sie die Verschlußschraube **[1]** ab und reinigen Sie diese mit Druckluft. Danach Verschlußschraube samt Dichtung montieren, Kraftstoffhahn öffnen und Schwimmerkammer auf Dichtheit prüfen.

⚠ ACHTUNG

Kraftstoff ist leicht entflammbar und giftig. Beim Hantieren mit Kraftstoff ist äusserste Vorsicht geboten. Führen Sie Arbeiten an der Kraftstoffanlage nie in der Nähe von offenen Flammen oder brennenden Zigaretten durch. Lassen Sie den Motor immer vorher abkühlen. Verschütteten Kraftstoff sofort aufwischen. Mit Kraftstoff getränkte Materialien sind ebenfalls leicht entflammbar. Wurde Kraftstoff verschluckt oder ist er in die Augen gespritzt, ist sofort ein Arzt aufzusuchen.
Entsorgen Sie den Kraftstoff ordnungsgemäss.

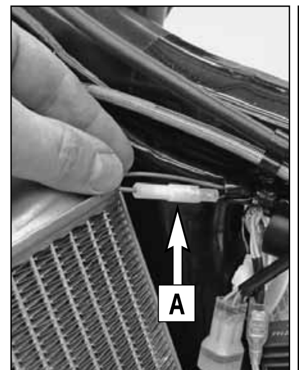
Schwimmerniveau prüfen *

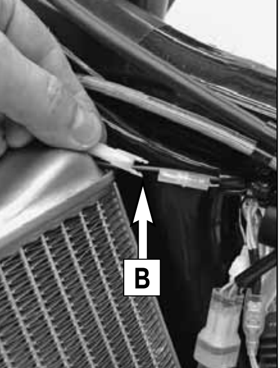
Vergaser ca. 60° schräg stellen, damit die Feder im Schwimmernadelventil nicht zusammengedrückt wird. In dieser Stellung soll die Kante am Schwimmer parallel zur Dichtfläche des Schwimmergehäuses sein (siehe Abbildung).



Motorcharakteristik einstellen über die Zündkurve (125-300)

In der Digitalbox sind 2 Zündkurven (PERFORMANCE und SOFT gespeichert. Im Auslieferungszustand ist die Zündkurve PERFORMANCE aktiviert. Durch Trennen einer Steckverbindung unter dem Tank kann sehr einfach die Zündkurve SOFT aktiviert werden.

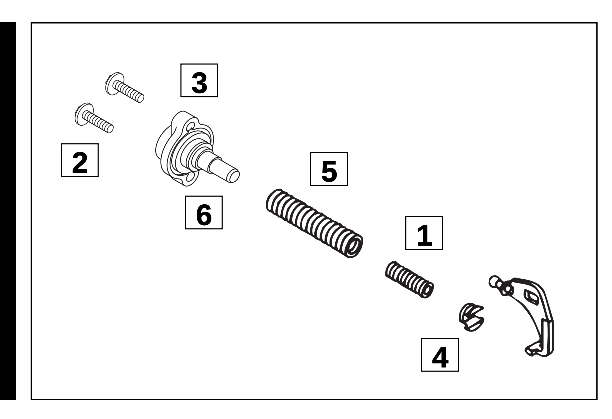


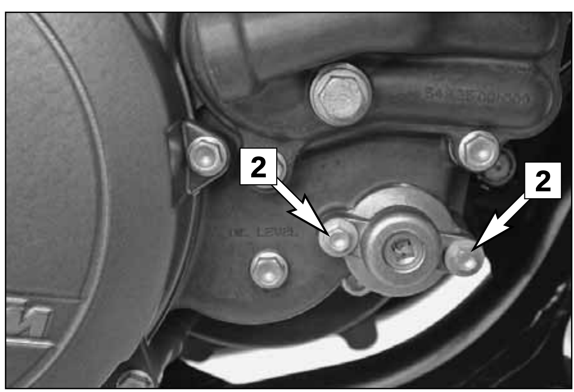


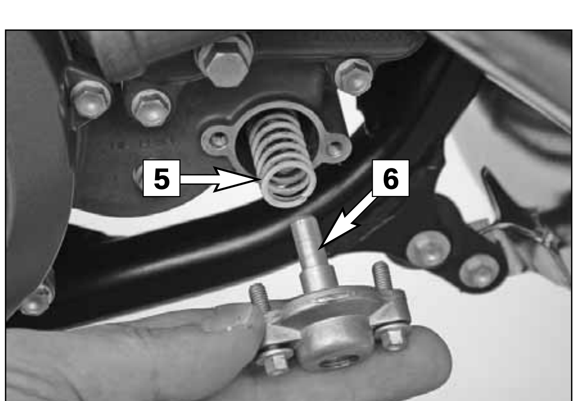
Zum Ändern der Zündkurve Sitzbank und Tank abnehmen.

A) PERFORMANCE (höhere Motorleistung)	Steckverbindung geschlossen
B) SOFT (bessere Fahrbarkeit)	Steckverbindung unterbrochen

Das Ändern der Zündkurve ist auch mittels Lenkerschalter (Power Parts) während der Fahrt möglich.







Motorcharakteristik einstellen über die Hilfsfeder (250/300) *

Durch verschiedene Federstärken der Hilfsfeder **[1]** kann die Motorcharakteristik verändert werden. Im Auslieferungszustand ist eine Hilfsfeder montiert, die für „gute Fahrbarkeit"(weicher Leistungseinsatz) ausgelegt ist.
Wenn Sie einen „noch weicheren Leistungseinsatz" oder aber eine „aggressive Motorcharakteristik" bevorzugen, kann eine der beigepackten Hilfsfedern montiert werden.

Hilfsfeder für gute Fahrbarkeit (im Auslieferungszustand montiert)
Ersatzteilnummer 546.37.072.300, Farbmarkierung GELB

Hilfsfeder für noch weicheren Leistungseinsatz (beigepackt)
Ersatzteilnummer 548.37.072.100, Farbmarkierung GRÜN

Hilfsfeder für aggressive Motorcharakteristik (beigepackt)
Ersatzteilnummer 548.37.072.000, Farbmarkierung ROT

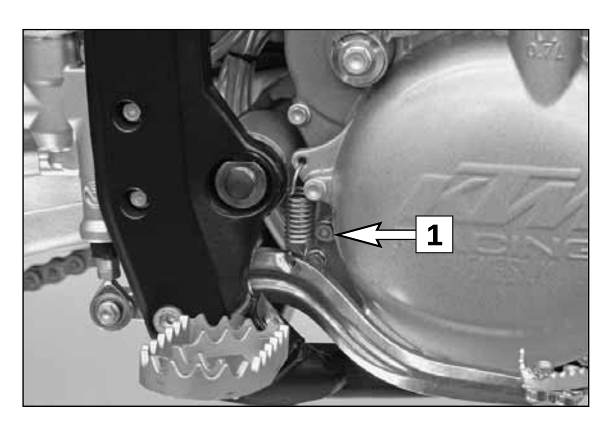
Dazu Motorrad ca. 45° nach links neigen, die beiden Schrauben **[2]** entfernen, Verschlussdeckel **[3]** abnehmen und Federn samt Federeinsatz **[4]** aus dem Kupplungsdeckel nehmen.Beide Federn vom Federeinsatz ziehen, gewünschte Hilfsfeder **[1]** und Einstellfeder **[5]** montieren und gemeinsam so in den Kupplungsdeckel schieben, dass die Ausnehmung des Federeinsatzes **[4]** in den Winkelhebel eingreift. O-Ring im Verschlussdeckel kontrollieren und Verschlussdeckel so montieren, dass die Federwiderlager-Schraube **[6]** in die Hilfsfeder eingreift.

! VORSICHT

Die Federwiderlager-Schraube [6] darf auf keinen Fall verdreht werden, da sonst die Motorcharakteristik verschlechtert wird.

Die Motorcharakteristik kann im Zusammenwirken von Zündkurve, Hilfsfeder (nur 250/300) und Auspuff weiter verändert werden. Nachfolgende Tabelle zeigt Beispiele von Kombinationen. Weitere Kombinationen sind je nach Fahranforderungen beliebig einstellbar.

250/300 XC/XC-W/EXC/EXC Six Days					
Motorleistung	– –	–	**Standard**	+	+ +
Fahrbarkeit	+ +	+	**Standard**	–	– –
Zündkurve	soft	soft	**performance**	performance	performance
Hilfsfeder (250/300)	grün	gelb	**gelb**	gelb	rot
Auspuff	EXC standard	EXC standard	**EXC standard**	250 SX	250 SXS
Anwendungsbeispiele	sehr schwierige Streckenbedingungen: sehr selektiv, sehr hart, sehr wenig Traktion, sehr ermüdend	schwierige Streckenbedingungen: selektiv, wenig Traktion, ermüdend	**durchnittliche Streckenbedingungen**	einfache Streckenbedingungen: griffig, gut präpariert, MX Sonderprüfung	spezielle Streckenbedingungen: tiefer Sand, sehr schnelle Streckenführung, sehr gut präparierte Strecke

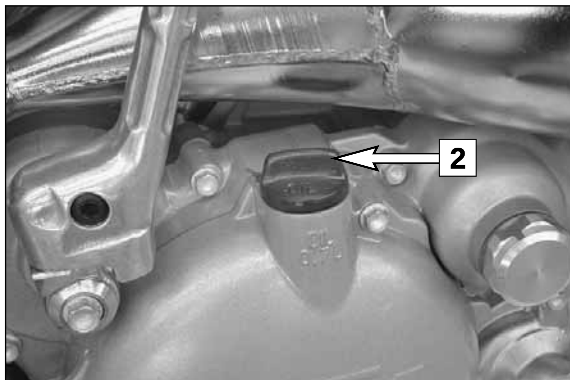


Getriebeölstand kontrollieren (125/200)

Zur Kontrolle des Getriebeölstandes ist die Kontrollschraube **[1]** am Kupplungsdeckel zu entfernen. Bei senkrecht abgestelltem Motorrad sollte an der Kontrollöffnung gerade noch Öl austreten. Nötigenfalls ist die Verschlussschraube **[2]** zu entfernen und Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) nachzufüllen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).



Getriebeöl wechseln (125/200) *

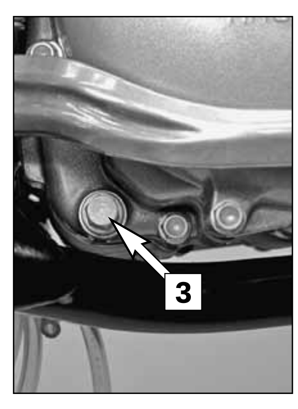
Zum Wechseln des Getriebeöles Motor warm fahren und Motorrad auf einer waagrechten Fläche abstellen. Ölablassschraube **[3]** und **[4]** entfernen und Altöl in ein Gefäß ablaufen lassen. Magnete der Ölablassschrauben reinigen und Ölablassschrauben mit Dichtungen montieren.

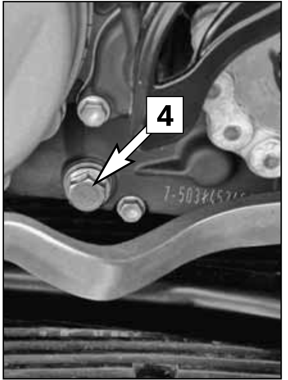
M12x1,5	20 Nm
M10x1	15 Nm

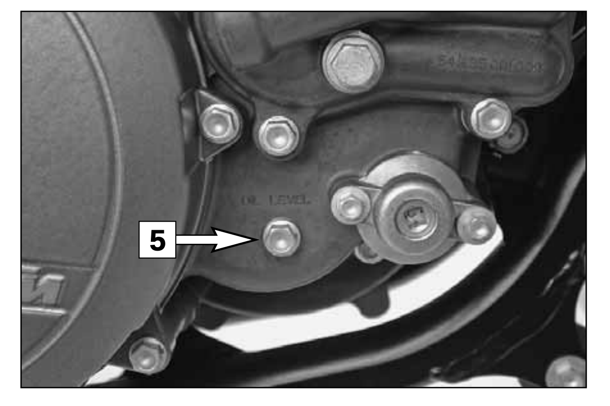
0,7 Liter Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) einfüllen, Verschlussschraube **[2]** montieren und Motor auf Dichtheit prüfen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).







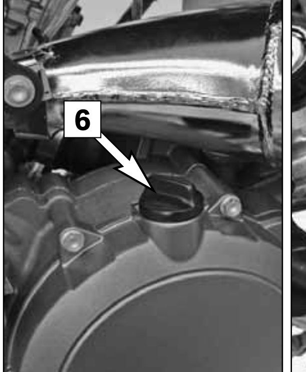
Getriebeölstand kontrollieren (250/300)

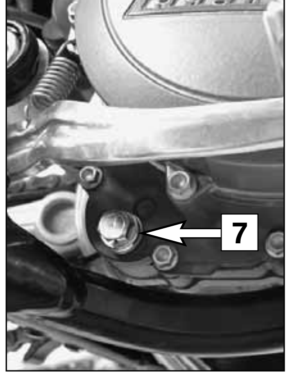
Zur Kontrolle des Getriebeölstandes ist die Kontrollschraube **[5]** am Kupplungsdeckel zu entfernen. Bei senkrecht abgestelltem Motorrad sollte an der Kontrollöffnung gerade noch Öl austreten. Nötigenfalls ist die Verschlussschraube **[6]** zu entfernen und Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) nachzufüllen.



! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).





Getriebeöl wechseln (250/300) *

Zum Wechseln des Getriebeöles Motor warm fahren und Motorrad auf einer waagrechten Fläche abstellen. Ölablassschraube **[7]** entfernen und Altöl in ein Gefäß ablaufen lassen. Magnet der Ölablassschraube reinigen und Ölablassschraube mit Dichtung montieren.

M12x1,5	20 Nm

0,7 Liter Öl (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50) einfüllen, Verschlussschraube **[6]** montieren und Motor auf Dichtheit prüfen.

! VORSICHT

Zu wenig Öl oder eine schlechte Ölqualität führt zu vorzeitigem Verschleiss von Getriebe und Kupplung. Verwenden Sie nur Markenöle (z. B. Motorex Top Speed 4T 15W50).

REINIGUNG »

Reinigen Sie das Motorrad regelmäßig um die Kunststoffteile schön zu erhalten.
Sie verwenden dazu am besten warmes Wasser, dem ein handelsübliches Waschmittel zugesetzt ist und einen Schwamm. Grober Schmutz kann vorher mit einem weichen Wasserstrahl entfernt werden.

! VORSICHT

Achten Sie bei Verwendung eines Hochdruckreinigers darauf, dass der Strahl auf keine elektrischen Bauteile, Steckverbinder, Seilzüge, Lager, Vergaser usw. trifft. Das Wasser gelangt sonst durch den hohen Druck in diese Teile und verursacht Störungen bzw. führt zu deren vorzeitiger Zerstörung.

- Vor jeder Reinigung muss das Auspuffrohr verschlossen werden um das Eindringen von Wasser zu verhindern.
- Zum Reinigen des Motors sollten handelsübliche Reiniger verwendet werden. Stark verschmutzte Stellen werden zusätzlich mit einem Pinsel bearbeitet.
- Nachdem das Motorrad gründlich mit einem weichen Wasserstrahl abgespült wurde, sollte es mit Druckluft und einem Tuch getrocknet werden. Fahren Sie danach ein kurzes Stück, bis der Motor die Betriebstemperatur erreicht hat und betätigen Sie dabei auch die Bremsen. Durch die Wärme verdunstet das Wasser auch an den unzugänglichen Stellen des Motors und der Bremsen.
- Schieben Sie die Schutzkappen an den Lenkerarmaturen zurück, damit auch hier eingedrungenes Wasser verdunsten kann.
- Nach dem Abkühlen des Motorrades sind alle Gleit- und Lagerstellen zu ölen oder zu fetten. Die Kette ebenfalls mit einem Kettenspray behandeln.
- Um Störungen in der Elektrik vorzubeugen, sollten Sie Zündschloß, Lichtschalter und Steckverbinder mit Kontaktspray behandeln.

KONSERVIERUNG FÜR DEN WINTERBETRIEB »

Wird das Motorrad auch im Winter benutzt und es muss mit Salzstreuung auf den Straßen gerechnet werden, sind Vorkehrungen gegen das aggressive Streusalz zu treffen.
- Motorrad nach jeder Fahrt gründlich reinigen und trocknen lassen
- Motor, Vergaser, Schwingarm und alle anderen blanken oder verzinkten Teile (Bremsscheiben ausgenommen) mit Korrosionsschutzmittel auf Wachsbasis behandeln.

⚠ ACHTUNG

Es darf kein Korrosionsschutzmittel auf die Bremsscheiben gelangen, dadurch wird die Bremswirkung stark vermindert.

! VORSICHT

Nach Fahrten auf gesalzenen Strassen ist das Motorrad gründlich mit kaltem Wasser zu reinigen und gut zu trocknen.

LAGERUNG »

Wenn Sie das Motorrad für längere Zeit stillegen wollen, sollten Sie folgende Maßnahmen durchführen:
- Motorrad gründlich reinigen (siehe Kapitel REINIGEN)
- Getriebeöl wechseln (altes Getriebeöl enthält aggressive Verunreinigungen)
- Frostschutz und Menge der Kühlflüssigkeit prüfen
- Motor noch einmal warmfahren, Kraftstoffhahn schließen und warten, bis der Motor von selbst abstirbt. Dadurch wird das Verharzen der Vergaserdüsen durch alten Kraftstoff verhindert.
- Zündkerze entfernen und durch das Kerzenloch ca. 5 cm^3 Motoröl in den Zylinder füllen. Kickstarter 10 mal betätigen um das Motoröl an der Zylinderwand zu verteilen und Zündkerze wieder montieren.
- Kraftstoff aus dem Tank in einen entsprechenden Behälter ablassen
- Reifenluftdruck berichtigen
- Die Lagerstellen von Betätigungshebeln, Fußrasten, usw.und die Kette ölen,
- Batterie ausbauen und laden (siehe Kapitel BATTERIE).
- Der Lagerplatz sollte trocken sein und keinen großen Temperaturschwankungen unterliegen.
- Das Motorrad decken Sie am besten mit einer luftdurchlässigen Plane oder Decke ab. Luftundurchlässige Materialien sollten keinesfalls verwendet werden, da eventuelle Feuchtigkeit nicht entweichen kann und dadurch Korrosion verursacht.

! VORSICHT

Es ist sehr schlecht, den Motor des stillgelegten Motorrades kurzzeitig laufen zu lassen. Weil der Motor dabei nicht genügend warm wird, kondensiert der beim Verbrennungsvorgang entstehende Wasserdampf und bringt Kurbelwelle, Hauptlager und Auspuffanlage zum Rosten.

INBETRIEBNAHME NACH DER STILLEGUNG
- Die aufgeladene Batterie montieren (Polarität beachten).
- Uhrzeit am Tacho einstellen
- Frischen Kraftstoff in den Tank füllen
- Motorrad wie vor jeder Inbetriebnahme überprüfen (siehe Fahranleitung)
- Kurze, vorsichtige Testfahrt

HINWEIS: Prüfen Sie vor der saisonbedingten Stillegung des Motorrades alle Teile auf Funktion und Verschleiß. Wenn Servicearbeiten, Reparaturen oder Umbauten notwendig sind, sollten diese während der Stillegung (geringere Auslastung der Werkstätten) durchgeführt werden. So können Sie lange Wartezeiten in den Werkstätten zu Saisonbeginn vermeiden.

FAHRGESTELL	125/200 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren	
Gabel 125/200 XC-W/EXC/EXC Six Days 200 XC	 WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster) WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge)	
Federweg vorne/hinten	300/335 mm	
Hinterradfederung	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)	
Bremse vorne	Scheibenbremse Wave Bremsscheibe Ø 260 mm, Bremssattel schwimmend gelagert	
Bremse hinten	Scheibenbremse mit Wave Bremsscheibe Ø 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert	
Bremsscheiben	Verschleißgrenze 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten)	
Bereifung vorne * 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W	 90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme 80/100-21 51M Bridgestone M59	
Luftdruck vorne Gelände Luftdruck vorne Straße solo	1,0 bar 1,5 bar	
Bereifung hinten * 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W	 120/90-18 65M Metzeler MCE 6 Days Extreme 100/100-18 59M Bridgestone M402	
Luftdruck hinten Gelände Luftdruck hinten Straße solo	1,0 bar 2,0 bar	
Tankinhalt 125 EXC/EXC Six Days, 200 EXC EU 200 XC/XC-W/EXC AUS	 9,5 Liter, davon 2 Liter Reserve 11 Liter, davon 2 Liter Reserve	
Übersetzung Hinterrad 125 EXC/EXC Six Days 200 XC/XC-W 200 EXC	 14:42 14:48 14:42	
Kette	5/8 x 1/4 "	
Lieferbare Kettenräder	38Z, 40Z, 42Z, 45Z, 48Z, 49Z, 50Z, 51Z, 52Z	
Lampenbestückung	Scheinwerfer	12V 35/35W Bilux (Sockel Ba20d)
	Begrenzungslicht	12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d)
	Brems-Rücklicht	LED
	Blinker	12V 10W (Sockel Ba15s)
Steuerkopfwinkel	63°	
Radstand	1471 ± 10 mm	
Sitzhöhe unbelastet	985 mm	
Bodenfreiheit unbelastet	390 mm	
Gewicht (ohne Kraftstoff) 125/200 EXC/EXC Six Days 200 XC 200 XC-W	 97 kg 94,4 kg 94,8 kg	

* weitere Reifenfreigaben finden Sie im Internet unter www.ktm.com

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL		
	125/200 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	**200 XC**
	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.02	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.27
Druckstufendämpfung	22 Klicks	15 Klicks
Zugstufendämpfung	22 Klicks	21 Klicks
Feder	432.505.00.040W	432.485.00.042W
Preload Adjuster	2 Umdrehungen	–
Länge Luftkammer	110 mm	–
Gabelöl	SAE 5	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN		
	125/200 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	**200 XC**
Typ	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.02	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.27
Druckstufendämpfung Low speed High speed	 15 Klicks 1,5 Umdrehung	 15 Klicks 1 Umdrehung
Zugstufendämpfung	24 Klicks	25 Klicks
Feder	66-250	66-250
Federvorspannung	7 mm	5 mm
Statischer Durchhang	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Fahrtdurchhang	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

ANZUGSDREHMOMENTE – FAHRGESTELL		
Bundschraube Steckachse vorne	M24x1,5	45 Nm
Schrauben Bremszange vorne	M8 (10.9)	Loctite 243 + 25 Nm
Schrauben Bremsscheiben	M6 (10.9)	14 Nm
Steuerkopfschraube	M20x1,5	10 Nm
Steuerkopfschraube unten	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (Gabelbrücke gefräst)	M8 (10.9)	17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (Gabelbrücke gefräst)	M8 (10.9)	12 Nm
Klemmschraube Gabelschaftrohr oben	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (Gabelbrücke geschmiedet)	M8 (10.9)	20 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (Gabelbrücke geschmiedet)	M8 (10.9)	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfaust	M8 (10.9)	15 Nm
Bundmutter Steckachse hinten	M20x1,5	80 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M16x1,5	100 Nm
Bundschraube Lenkerklemmbrücke	M8 (10.9)	20 Nm
Innensechskantschraube Lenkeraufnahme	M10 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Federbein oben	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Federbein unten	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Senkschrauben Rahmenausleger	M8 (10.9)	Loctite 243 + 35 Nm
Bundmuttern an Schrauben Kettenrad	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Senkschraube Seitenständer	M8 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Kugelgelenk für Druckstange Fußbremszylinder	M6 (10.9)	10 Nm
Motor Befestigungsschraube	M10 (10.9)	60 Nm
Motorstrebe	M8 (10.9)	33 Nm
Schraube Einstellring Federvorspannung Federbein	M6	8 Nm
Speichennippel	M4,5 / M5	5 Nm
Restliche Schrauben am Fahrgestell	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Restliche Bundmuttern am Fahrgestell	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTOR	125 EXC/EXC SIX DAYS	200 XC-W/EXC	200 XC
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor mit Membraneinlass und Auslasssteuerung		
Hubraum	124,8 cm^3	193 cm^3	
Bohrung / Hub	54 / 54,5 mm	64 / 60 mm	
Kraftstoff	Superkraftstoff ROZ 95 bleifrei mit hochwertigem 2-Taktöl gemischt (Motorex Cross Power 2T)		
Mischungsverhältnis	1:60 bei Verwendung von hochwertigem 2-Taktöl (Motorex Cross Power 2T), im Zweifelsfall setzen Sie sich bitte mit Ihrem Importeur in Verbindung		
Kurbelwellenlagerung	1 Rillenkugellager / 1 Zylinderrollenlager		
Pleuellager	Nadellager		
Kolbenbolzenlager	Nadellager		
Kolben	Aluminium gegossen		
Kolbenring	2 Trapezringe	2 Rechteckringe	
Maß „X“ (Kolbenoberkante-Zylinderoberkante)	0,0 mm +0,10 mm		
Zündzeitpunkt	1,4 mm (16,5 Grad) vor OT	1,6 mm (17 Grad) vor OT	
Zündkerze	NGK BR9 ECMVX	NGK BR 8 EG	
Elektrodenabstand	0,60 mm		
Maß „Z“ (Höhe der Steuerklappe)	43,5 mm	47 mm	
Primärantrieb	Gerade verzahnte Stirnräder, Primärübersetzung 23 : 73		
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt (Motorex Hydraulik-Flüssigkeit 75)		
Getriebe	Klauengeschaltetes 6-Gang-Getriebe		
Getriebeübersetzung			
1. Gang	12 : 33 „1G33“	13 : 33 „1G33“	13 : 32 „1S32“
2. Gang	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 31 „2G31“	„2S15“ 15 : 30 „2S30“
3. Gang	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“	„3S17H“ 17 : 28 „3S28H“
4. Gang	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26“	„4S19H“ 19 : 26 „4S26H“
5. Gang	„5S21“ 21 : 25 „5S25“	„5G17H“ 17 : 19 „5G19H“	„5S21“ 21 : 25 „5S25“
6. Gang	„6G20“ 20 : 20 „6G20“	„6G22H“ 22 : 20 „6E20H“	„6G22“ 22 : 23 „6S23“
Getriebeschmierung	0,7 Liter Motoröl 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Lieferbare Kettenritzel	13Z / 14Z für Kette 5/8 x 1/4"		
Kühlflüssigkeit	1,2 Liter, Mischungsverhältnis 50% Frostschutz, 50% destilliertes Wasser, mindestens –25° C		
Zündanlage	KOKUSAN 2K-3		
Generatorleistung	12V / 110 W		
Vergaser	Schiebervergaser KEIHIN 36 S AG, Einstellung siehe Tabelle		
Luftfilter	Schaumstoff-Naßluftfilter-Einsatz		

VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG	
	125 EXC (5 KW), EXC SIX DAYS
Vergasertype	Keihin PWK 36S AG
Vergaserkennnummer	FK0191
Hauptdüse	140 (168/170/172)
Leerlaufdüse	38x38 (45/48)
Startdüse	50 (85)
Düsennadel	N84I (NOZE/NOZF)
Nadelposition von oben	5 (4)
Schieber	7 mit Ausschnitt
Luftregulierschraube offen	2,5 (1) Umdrehungen
Drosselung	–

VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG			
	200 XC 200 XC-W	**200 EXC AUS**	**200 EXC EU (7 KW)**
Vergasertype	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Vergaserkennnummer	FK 0200	FK0121	FK0211
Hauptdüse	162 (160/165)	162 (160/165)	100 (160/162/165)
Leerlaufdüse	42	35 (42)	35x35 (42)
Startdüse	85	85	50 (85)
Düsennadel	NOZH (NOZG)	R1475J (NOZG/NOZH)	N84I (NOZG/NOZH)
Nadelposition von oben	4	3	4
Schieber	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt
Luftregulierschraube offen	1 Umdrehung	1 Umdrehung	1,5 (1) Umdrehung
Drosselung	–	Schieberanschlag 36 mm	Schieberanschlag 36 mm

ANZUGSDREHMOMENTE – MOTOR		
Bundschrauben Zylinderkopf	M7	18 Nm
Bundmuttern Zylinderfuß	M8	30 Nm
Bundmutter Schwungrad	M12x1	60 Nm
Sechskantmutter für Primärritzel	M16x1,5 links	Loctite 243 + 130 Nm
Sechskantmutter für Kupplungsmitnehmer	M18x1,5	Loctite 243 + 130 Nm
Bundschraube Kupplungsfeder	M6	10 Nm
Bundschraube Kupplung Nehmerzylinder	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Sonderschraube Schaltung Arretiertrommel	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Ölablassschraube	M12x1,5	20 Nm
Ölablassschraube Kupplungsdeckel	M10x1	15 Nm
Ablassschraube Wasserpumpendeckel	M10x1	15 Nm
Bundschrauben Wasserpumpendeckel	M6	Loctite 243 + 10 Nm
Wasserpumpenrad	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Motorgehäuse und Kupplungsdeckel	M6	10 Nm
Bundschrauben Zündungsdeckel	M5	5 Nm
Bundschrauben Auspuffflansch	M5	6 Nm
Zündkerze	M14x1,25	25 Nm
Bundschrauben Zündanlage	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Bundschraube Kickstarter	M8	Loctite 243 + 25 Nm
Bundschraube Schalthebel	M6 (10.9)	Loctite 243 + 14 Nm
Restliche Schrauben	M5 M6 M8 M10	6 Nm 10 Nm 25 Nm 45 Nm

FAHRGESTELL	250/300 XC/XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	
Rahmen	Zentralrohrrahmen aus Chrom-Molybdän-Stahlrohren	
Gabel 250/300 XC 250/300 XC-W/EXC/EXC Six Days	 WP Suspension – 4860 MXMA CC (Closed Cartridge) WP Suspension – 4860 MXMA PA (Open Cartridge, Preload Adjuster)	
Federweg vorne/hinten	300/335 mm	
Hinterradfederung	WP Suspension – 5018 PDS DCC (Double Compression Control)	
Bremse vorne	Scheibenbremse Wave Bremsscheibe Ø 260 mm, Bremssattel schwimmend gelagert	
Bremse hinten	Scheibenbremse mit Wave Bremsscheibe Ø 220 mm, Bremssattel schwimmend gelagert	
Bremsscheiben	Verschleißgrenze 2,50 mm (vorne) bzw. 3,50 mm (hinten)	
Bereifung vorne * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 80/100-21 51M Bridgestone M59 90/90-21 54M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Luftdruck vorne Gelände Luftdruck vorne Straße solo	1,0 bar 1,5 bar	
Bereifung hinten * 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC/EXC Six Days	 110/100-18 64M Bridgestone M402 140/80-18 70M Metzeler MCE 6 Days Extreme	
Luftdruck hinten Gelände Luftdruck hinten Straße solo	1,0 bar 2,0 bar	
Tankinhalt 250/300 XC/XC-W 250/300 EXC EU 250/300 EXC AUS 250/300 EXC Six Days	 11 Liter, davon 2 Liter Reserve 9,5 Liter, davon 2 Liter Reserve 11 Liter, davon 2 Liter Reserve 9,5 Liter, davon 2 Liter Reserve	
Übersetzung Hinterrad 250/300 XC 250 XC-W 300 XC-W 250/300 EXC/EXC SIX DAYS	 14:50 13:50 14:50 13:40	
Kette	5/8 x 1/4 "	
Lieferbare Kettenräder	38Z, 40Z, 42Z, 45Z, 48Z, 49Z, 50Z, 51Z, 52Z	
Lampenbestückung	Scheinwerfer Begrenzungslicht Brems-Rücklicht Blinker	12V 35/35W Bilux (Sockel Ba20d) 12V 5W (Sockel W2, 1x9,5d) LED 12V 10W (Sockel Ba15s)
Batterie (E-Starter Modelle)	12V 3Ah wartungsfrei	
Steuerkopfwinkel	63,5°	
Radstand	1475 ± 10 mm	
Sitzhöhe unbelastet	985 mm	
Bodenfreiheit unbelastet	385 mm	
Gewicht (ohne Kraftstoff) 250 XC 250 XC-W ZA 250 XC-W USA 250 EXC AUS 250 EXC EU/EXC Six Days 300 XC 300 XC-W 300 EXC/EXC Six Days	 100,4 kg 100,6 kg 101,6 kg 103,1 kg 100,8 kg 100,4 kg 100,6 kg 103,1 kg	

* weitere Reifenfreigaben finden Sie im Internet unter www.ktm.com

STANDARD-EINSTELLUNG – GABEL		
	250/300 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	**250/300 XC**
Typ	WP 4860 MXMA PA 14.18.7E.04	WP 4860 MXMA CC 14.18.7E.28
Druckstufendämpfung	22 Klicks	15 Klicks
Zugstufendämpfung	22 Klicks	21 Klicks
Feder	432.505.00.042W	432.485.00.044W
Preload Adjuster	2 Umdrehungen	–
Länge Luftkammer	110 mm	–
Gabelöl	SAE 5	SAE 5

STANDARD-EINSTELLUNG – FEDERBEIN		
	250/300 XC-W/EXC/EXC SIX DAYS	**250/300 XC**
Typ	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.04	WP 5018 PDS DCC 12.18.7E.28
Druckstufendämpfung Low speed High speed	 15 Klicks 1,5 Umdrehung	 15 Klicks 1 Umdrehung
Zugstufendämpfung	24 Klicks	25 Klicks
Feder	69-250	69-250
Federvorspannung	9 mm	5 mm
Statischer Durchhang	35 mm ± 2 mm	38 mm ± 2 mm
Fahrtdurchhang	105 mm ± 5 mm	112 mm ± 5 mm

ANZUGSDREHMOMENTE – FAHRGESTELL		
Bundschraube Steckachse vorne	M24x1,5	45 Nm
Schrauben Bremszange vorne	M8 (10.9)	Loctite 243 + 25 Nm
Schrauben Bremsscheiben	M6 (10.9)	14 Nm
Steuerkopfschraube	M20x1,5	10 Nm
Steuerkopfschraube unten	M20x1,5	Loctite 243 + 60 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (Gabelbrücke gefräst)	M8 (10.9)	17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (Gabelbrücke gefräst)	M8 (10.9)	12 Nm
Klemmschraube Gabelschaftrohr oben	M8 (10.9)	Loctite 243 + 17 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke oben (Gabelbrücke geschmiedet)	M8 (10.9)	20 Nm
Klemmschrauben Gabelbrücke unten (Gabelbrücke geschmiedet)	M8 (10.9)	15 Nm
Klemmschrauben Gabelfaust	M8 (10.9)	15 Nm
Bundmutter Steckachse hinten	M20x1,5	80 Nm
Sechskantmutter Schwingarmbolzen	M16x1,5	100 Nm
Bundschraube Lenkerklemmbrücke	M8 (10.9)	20 Nm
Innensechskantschraube Lenkeraufnahme	M10 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Federbein oben	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Federbein unten	M12 (10.9)	Loctite 243 + 80 Nm
Senkschrauben Rahmenausleger	M8 (10.9)	Loctite 243 + 35 Nm
Bundmuttern an Schrauben Kettenrad	M8	Loctite 243 + 35 Nm
Senkschraube Seitenständer	M8 (10.9)	Loctite 243 + 40 Nm
Kugelgelenk für Druckstange Fußbremszylinder	M6 (10.9)	10 Nm
Motor Befestigungsschraube	M10 (10.9)	60 Nm
Motorstrebe	M8 (10.9)	33 Nm
Schraube Einstellring Federvorspannung Federbein	M6	8 Nm
Speichennippel	M4,5 / M5	5 Nm
Restliche Schrauben am Fahrgestell	M6 M8 M10	10 Nm 25 Nm 45 Nm
Restliche Bundmuttern am Fahrgestell	M6 M8 M10	15 Nm 30 Nm 50 Nm

MOTOR	250 XC	250 EXC EU 250 EXC SIX DAYS	250 XC-W 250 EXC AUS
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor mit KTM Twin Valve Control Auslasssteuersystem und KTM Torque Chamber		
Hubraum	249 cm³		
Bohrung / Hub	66,4 / 72 mm		
Kraftstoff	Superkraftstoff ROZ 95 bleifrei mit hochwertigem 2-Taktöl gemischt (Motorex Cross Power 2T)		
Mischungsverhältnis	1:60 bei Verwendung von hochwertigem 2-Taktöl (Motorex Cross Power 2T), im Zweifelsfall setzen Sie sich bitte mit Ihrem Importeur in Verbindung		
Kurbelwellenlagerung	1 Rillenkugellager / 1 Zylinderrollenlager		
Pleuellager	Nadellager		
Kolbenbolzenlager	Nadellager		
Kolben	Aluminium gegossen		
Kolbenring	2 Rechteckringe		
Maß „X“ (Kolbenoberkante-Zylinderoberkante)	0 + 0,1 mm		
Zündzeitpunkt	1,9 mm vor OT		
Zündkerze	NGK BR 7 ES		
Elektrodenabstand	0,60 mm		
Maß „Z“ (Höhe der Steuerklappe)	47,5 mm		
TVC Verstellbeginn	5500/min		
TVC Verstellende	7300/min (rote Hilfsfeder), 7800/min (gelbe Hilfsfeder), 8300/min (grüne Hilfsfeder)		
Primärantrieb	Gerade verzahnte Stirnräder, Primärübersetzung 26:72		
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt (Bremsflüssigkeit DOT 5.1)		
Getriebe	Klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe		
Getriebeübersetzung			
1. Gang	14 : 30	14 : 30	14 : 30
2. Gang	16 : 26	17 : 26	17 : 26
3. Gang	18 : 24	19 : 23	19 : 23
4. Gang	21 : 24	20 : 20	20 : 20
5. Gang	22 : 21	29 : 23	29 : 23
Getriebeschmierung	0,7 Liter Motoröl 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)		
Lieferbare Kettenritzel	13Z / 14 Z für Kette 5/8 x 1/4"		
Kühlflüssigkeit	1,2 Liter, Mischungsverhältnis 50% Frostschutz, 50% destilliertes Wasser, mindestens –25° C		
Zündanlage	KOKUSAN E		
Generatorleistung	12V / 110 W		
Starter	Kickstarter und E-Starter	Kickstarter	Kickstarter und E-Starter
Vergaser	Schiebervergaser Keihin PWK 36, Einstellung siehe Tabelle		
Luftfilter	Schaumstoff-Naßluftfilter-Einsatz		

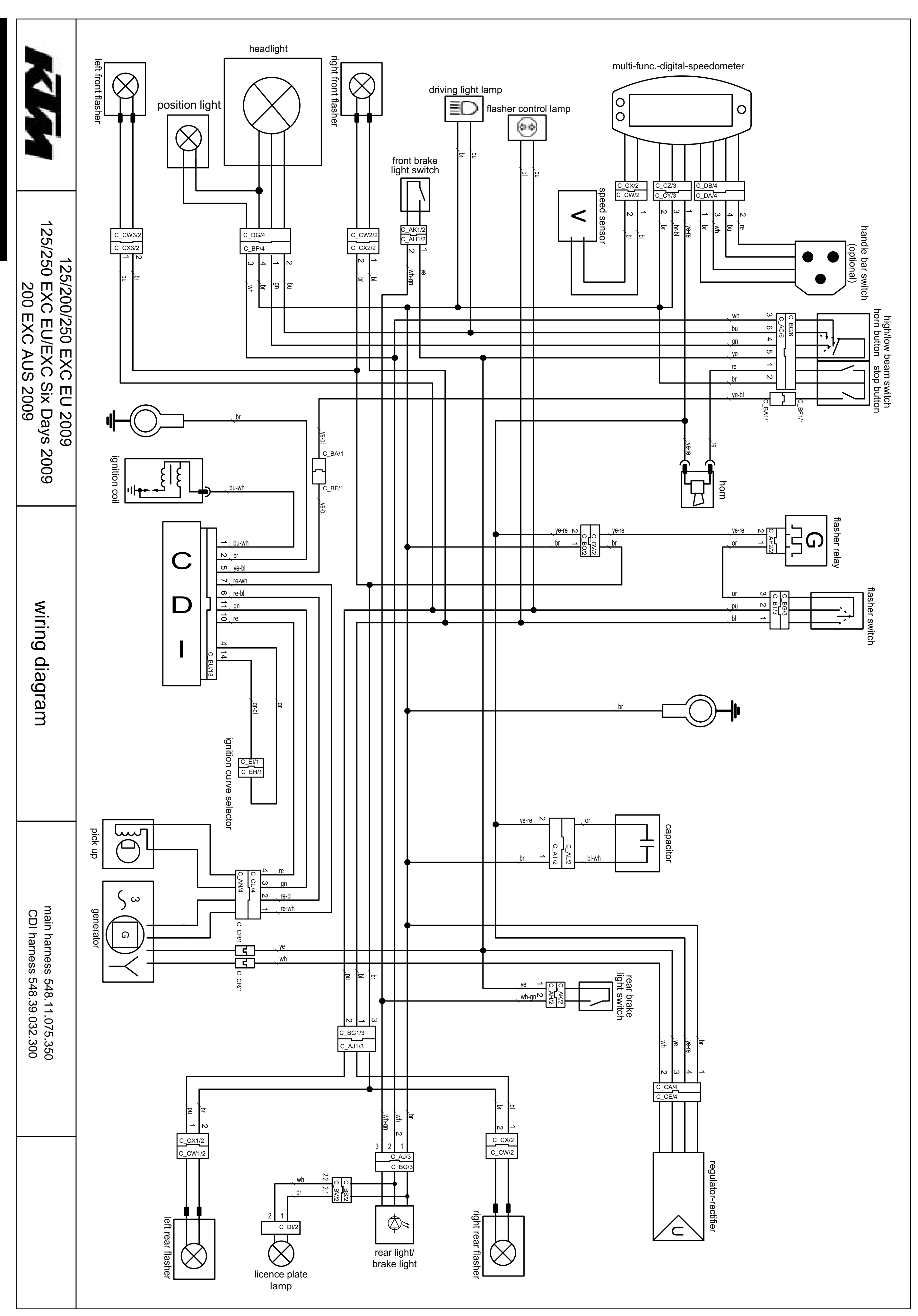
VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG				
	250 XC	**250 XC-W**	**250 EXC AUS**	**250 EXC EU** **250 EXC SIX DAYS**
Vergasertype	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Vergaserkennnummer	FK0220	FK0230	3600C	FK0251
Hauptdüse	168 (170)	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Leerlaufdüse	35	35	35	38x38 (35)
Startdüse	85	85	85	50 (85)
Düsennadel	N8RH (N8RG)	N8RW (N8RH, N8RJ)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N8RH, N8RJ, N8RW)
Nadelposition von oben	4	4	1	3 (4)
Schieber	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt
Luftregulierschraube offen	1 Umdrehung	1 Umdrehung	3,5 Umdrehungen	1,75 Umdrehungen
Drosselung	-	-	Schieberanschlag 36 mm	Schieberanschlag 36 mm

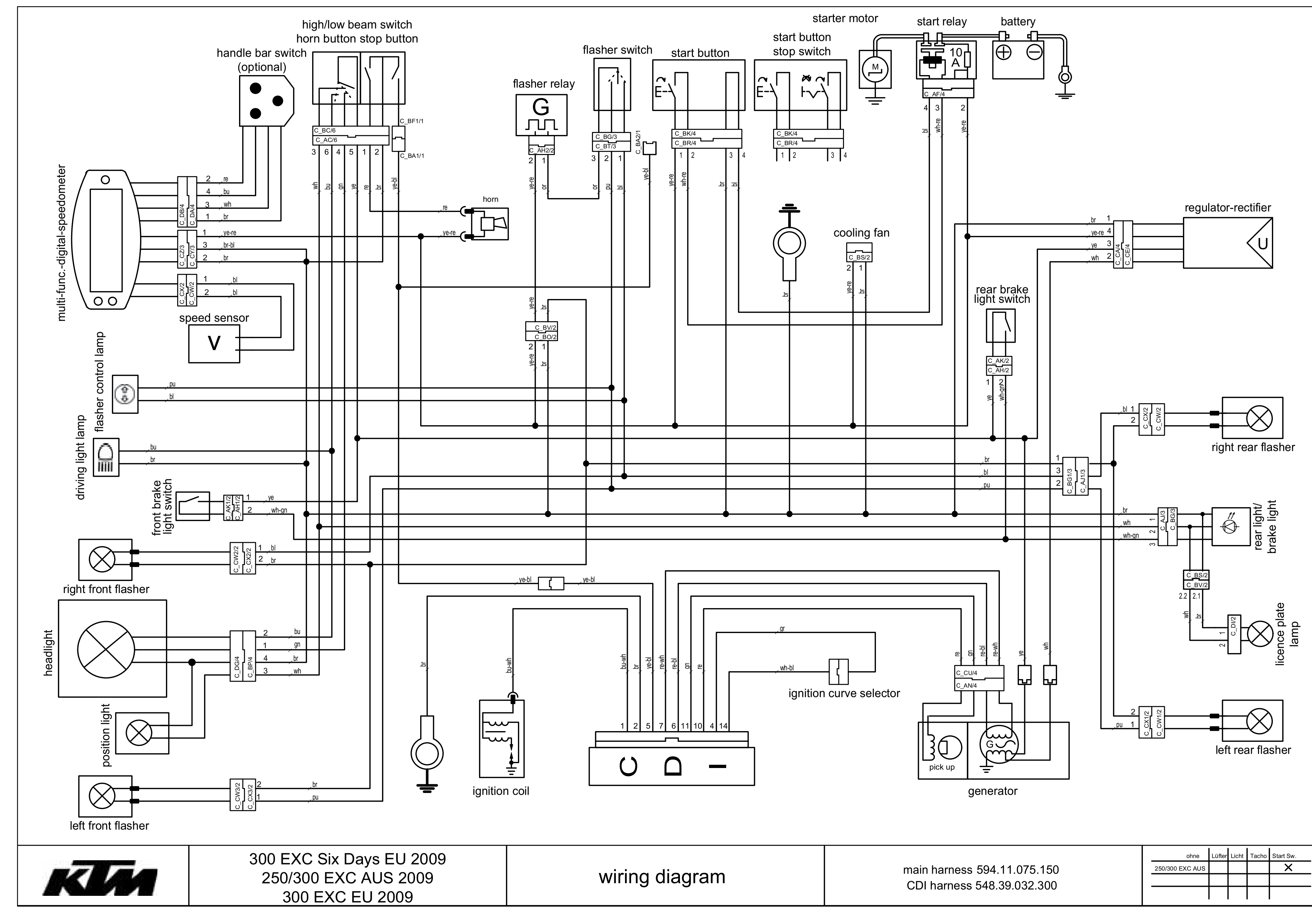
ANZUGSDREHMOMENTE – MOTOR		
Bundschrauben-Zylinderkopf	M 8	27 Nm
Bundmuttern-Zylinderfuß	M 10	35 Nm
Bundmutter-Schwungrad	M 12x1	60 Nm
Auslasssteuerung Halteblech	M 5	Loctite 243 + 7 Nm
Auslasssteuerung Steuerklappe	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Auslasssteuerung Winkelhebel	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Schaltwalze - Lagerhalteblech	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Schaltarretierung	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Arretierhebel	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Zwischenradbolzen	M 6	Loctite 2701 + 8 Nm
Kickstarter Ausrückblech	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Bundschraube Anschlagstück (Kickstarter)	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Federlasche Kickstarter	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Ölablaßschraube mit Magnet	M 12x1,5	20 Nm
Wasserpumpenrad	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Wasserpumpendeckel Ablassschraube	M 10x1	15 Nm
Mutter für Primärrad (Linksgewinde)	M 18x1,5	Loctite 2701 + 150 Nm
Mutter für Kupplungsmitnehmer	M 18x1,5	Loctite 2701 + 100 Nm
Motorgehäuse	M 6	10 Nm
Zündkerze	M 14x1,25	25 Nm
Kickstarterhebel	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
Schalthebel	M 6 (10.9)	Loctite 243 + 14 Nm
Deckelschrauben	M 5	6 Nm
Zündanlage / Stator	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Zündanlage / Pick Up	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Zündungsdeckel (E-STarter)	M6	8 Nm
Zündungsaussendeckel (E-Starter)	M6	8 Nm
Restliche Schrauben	M 5 M 6 M 8 M 10	6 Nm 10 Nm 25 Nm 45 Nm

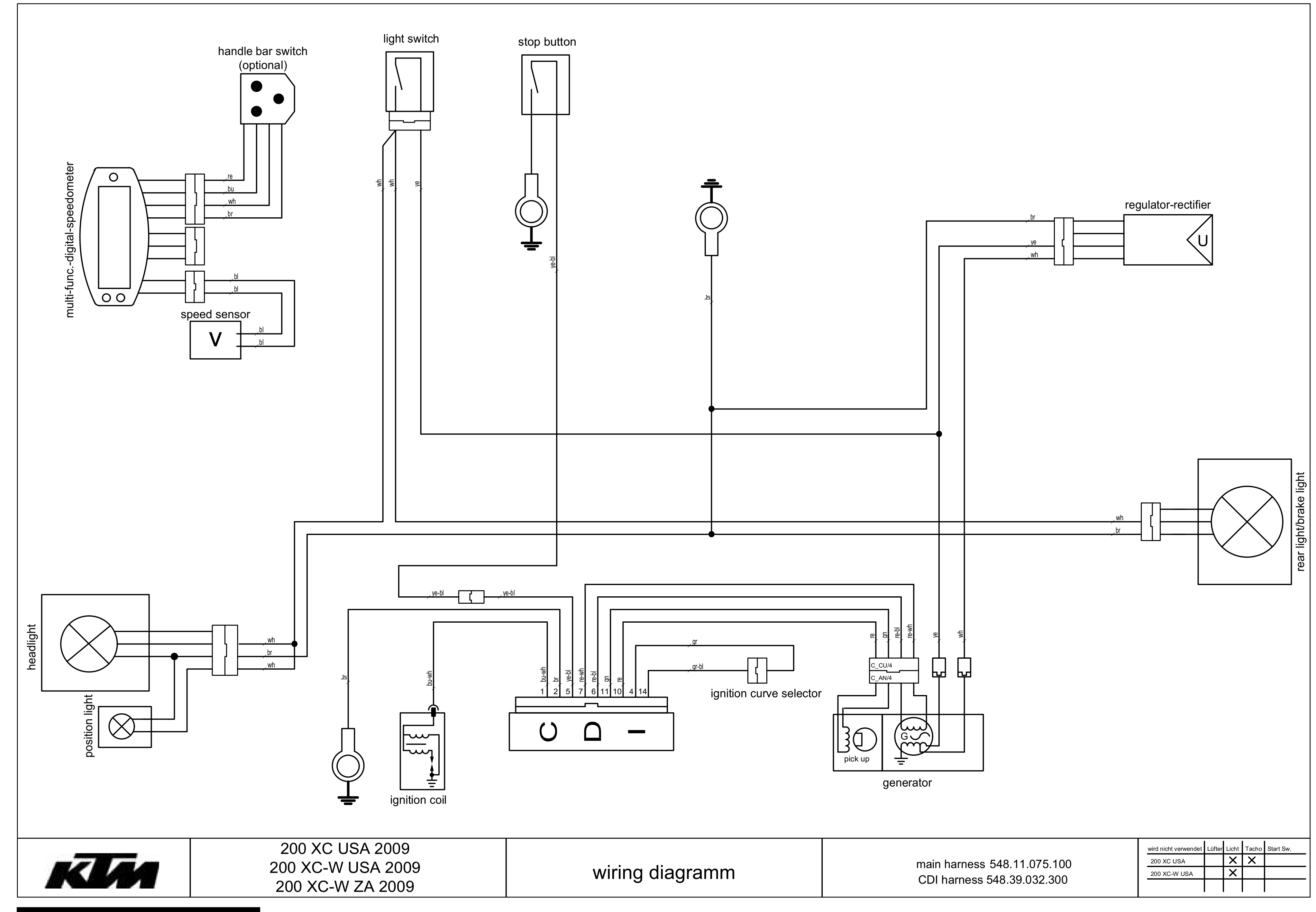
MOTOR	300 XC	300 XC-W 300 EXC 300 EXC SIX DAYS
Bauart	Flüssigkeitsgekühlter Einzylinder-Zweitakt-Ottomotor mit KTM Twin Valve Control Auslasssteuersystem und KTM Torque Chamber	
Hubraum	293 cm³	
Bohrung / Hub	72 / 72 mm	
Kraftstoff	Superkraftstoff ROZ 95 bleifrei mit hochwertigem 2-Taktöl gemischt (Motorex Cross Power 2T)	
Mischungsverhältnis	1:60 bei Verwendung von hochwertigem 2-Taktöl (Motorex Cross Power 2T), im Zweifelsfall setzen Sie sich bitte mit Ihrem Importeur in Verbindung	
Kurbelwellenlagerung	1 Rillenkugellager / 1 Zylinderrollenlager	
Pleuellager	Nadellager	
Kolbenbolzenlager	Nadellager	
Kolben	Aluminium gegossen	
Kolbenring	2 Rechteckringe	
Maß „X“ (Kolbenoberkante-Zylinderoberkante)	0 + 0,1 mm	
Zündzeitpunkt	1,9 mm vor OT	
Zündkerze	NGK BR 7 ES	
Elektrodenabstand	0,60 mm	
Maß „Z“ (Höhe der Steuerklappe)	47,5 mm	
TVC Verstellbeginn	5500/min	
TVC Verstellende	7300/min (rote Hilfsfeder), 7800/min (gelbe Hilfsfeder), 8300/min (grüne Hilfsfeder)	
Primärantrieb	Gerade verzahnte Stirnräder, Primärübersetzung 26:72	
Kupplung	Mehrscheibenkupplung im Ölbad, hydraulisch betätigt (Bremsflüssigkeit DOT 5.1)	
Getriebe	Klauengeschaltetes 5-Gang-Getriebe	
Getriebeübersetzung		
1. Gang	14 : 30	14 : 30
2. Gang	16 : 26	17 : 26
3. Gang	18 : 24	19 : 23
4. Gang	21 : 24	20 : 20
5. Gang	22 : 21	29 : 23
Getriebeschmierung	0,7 Liter Motoröl 15W50 (Motorex Top Speed 4T 15W50)	
Lieferbare Kettenritzel	13Z / 14 Z für Kette 5/8 x 1/4"	
Kühlflüssigkeit	1,2 Liter, Mischungsverhältnis 50% Frostschutz, 50% destilliertes Wasser, mindestens –25° C	
Zündanlage	KOKUSAN E	
Generatorleistung	12V / 110 W	
Starter	Kickstarter und E-Starter	
Vergaser	Schiebervergaser Keihin PWK 36, Einstellung siehe Tabelle	
Luftfilter	Schaumstoff-Naßluftfilter-Einsatz	

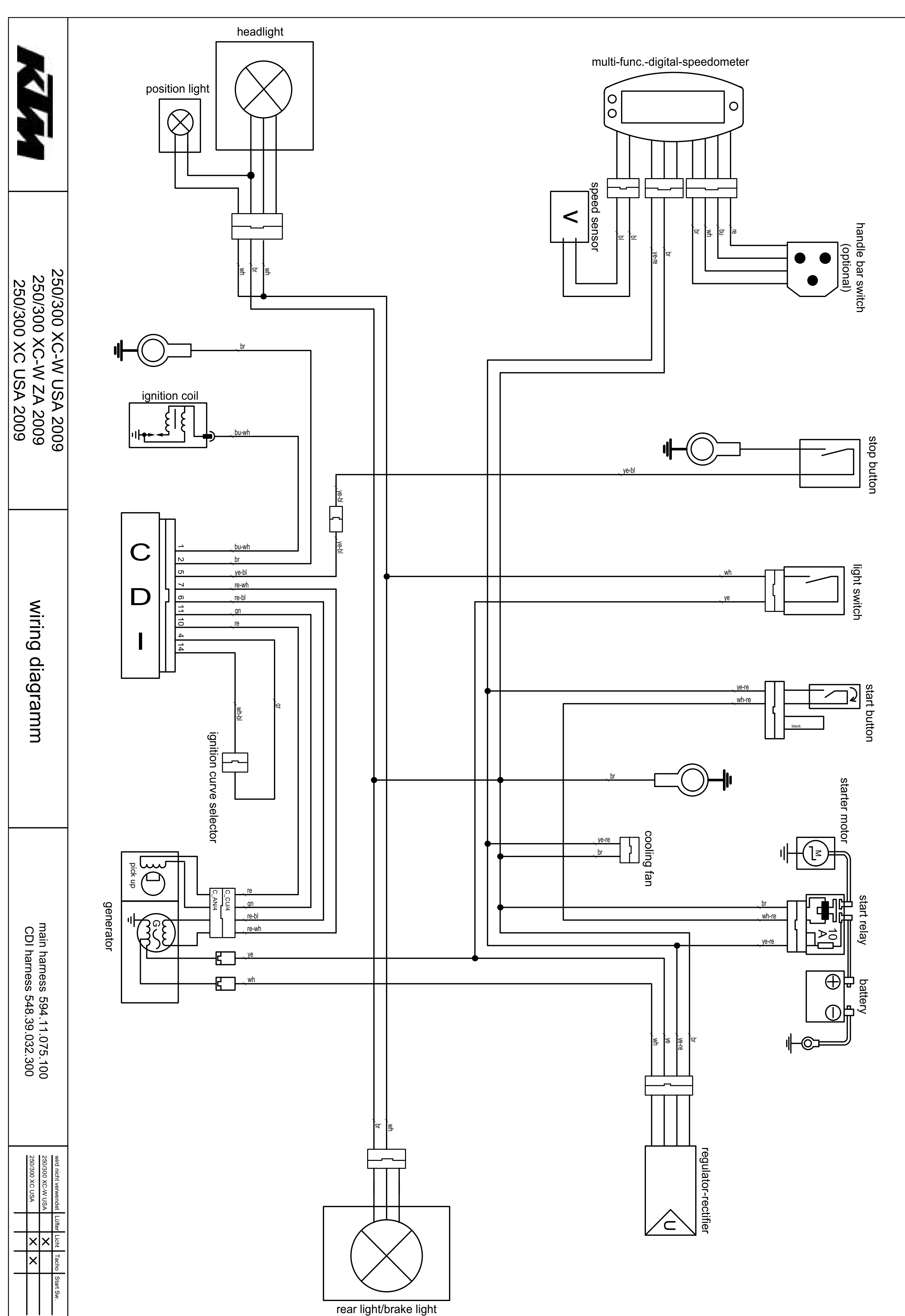
VERGASER – GRUNDEINSTELLUNG			
	300 XC **300 XC-W**	**300 EXC AUS**	**300 EXC EU** **300 EXC SIX DAYS**
Vergasertype	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG	Keihin PWK 36S AG
Vergaserkennnummer	FK0240	3600C	FK0261
Hauptdüse	165 (162)	160 (162,165)	115 (162, 165)
Leerlaufdüse	35	35	38x38 (35)
Startdüse	85	85	50 (85)
Düsennadel	N2ZJ (N2ZW)	N3CJ (N8RH, N8RJ, N8RW, N2ZJ, N2ZW)	N84K (N2ZJ, N2ZW, NOZG)
Nadelposition von oben	4	1	3 (4)
Schieber	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt	7 mit Ausschnitt
Luftregulierschraube offen	1	3,5	1,75 (1)
Drosselung	-	Schieberanschlag 36 mm	Schieberanschlag 36 mm

ANZUGSDREHMOMENTE – MOTOR		
Bundschrauben-Zylinderkopf	M 8	27 Nm
Bundmuttern-Zylinderfuß	M 10	35 Nm
Bundmutter-Schwungrad	M 12x1	60 Nm
Auslasssteuerung Halteblech	M 5	Loctite 243 + 7 Nm
Auslasssteuerung Steuerklappe	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Auslasssteuerung Winkelhebel	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Schaltwalze - Lagerhalteblech	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Schaltarretierung	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Arretierhebel	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Zwischenradbolzen	M 6	Loctite 2701 + 8 Nm
Kickstarter Ausrückblech	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Bundschraube Anschlagstück (Kickstarter)	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Federlasche Kickstarter	M 6	Loctite 243 + 10 Nm
Ölablaßschraube mit Magnet	M 12x1,5	20 Nm
Wasserpumpenrad	M 5	Loctite 243 + 6 Nm
Wasserpumpendeckel Ablassschraube	M 10x1	15 Nm
Mutter für Primärrad (Linksgewinde)	M 18x1,5	Loctite 2701 + 150 Nm
Mutter für Kupplungsmitnehmer	M 18x1,5	Loctite 2701 + 100 Nm
Motorgehäuse	M 6	10 Nm
Zündkerze	M 14x1,25	25 Nm
Kickstarterhebel	M 8	Loctite 243 + 25 Nm
Schalthebel	M 6 (10.9)	Loctite 243 + 14 Nm
Deckelschrauben	M 5	6 Nm
Zündanlage / Stator	M6	Loctite 243 + 8 Nm
Zündanlage / Pick Up	M5	Loctite 243 + 6 Nm
Zündungsdeckel (E-STarter)	M6	8 Nm
Zündungsaussendeckel (E-Starter)	M6	8 Nm
Restliche Schrauben	M 5 M 6 M 8 M 10	6 Nm 10 Nm 25 Nm 45 Nm


125/200/250 EXC EU 2009
125/250 EXC EU/EXC Six Days 2009
200 EXC AUS 2009
wiring diagram
main harness 548.11.075.350
CDI harness 548.39.032.300
headlight
left front flasher
right front flasher
position light
driving light lamp
flasher control lamp
multi-func.-digital-speedometer
front brake light switch
speed sensor
handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn button
stop button
horn
ignition coil
CDI
flasher relay
flasher switch
ignition curve selector
pick up
generator
capacitor
rear brake light switch
regulator-rectifier
left rear flasher
licence plate lamp
rear light/ brake light
right rear flasher


handle bar switch (optional)
high/low beam switch
horn button stop button
flasher relay
flasher switch
start button
start button stop switch
starter motor
start relay
battery
multi-func.-digital-speedometer
horn
regulator-rectifier
cooling fan
speed sensor
rear brake light switch
flasher control lamp
driving light lamp
front brake light switch
right rear flasher
rear light/ brake light
right front flasher
headlight
licence plate lamp
ignition curve selector
position light
ignition coil
C D I
generator
pick up
left rear flasher
left front flasher
300 EXC Six Days EU 2009
250/300 EXC AUS 2009
300 EXC EU 2009
wiring diagram
main harness 594.11.075.150
CDI harness 548.39.032.300


handle bar switch (optional)
light switch
stop button
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
regulator-rectifier
rear light/brake light
headlight
position light
ignition coil
C D I
ignition curve selector
pick up
generator
200 XC USA 2009
200 XC-W USA 2009
200 XC-W ZA 2009
wiring diagramm
main harness 548.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300
wird nicht verwendet
Lüfter
Licht
Tacho
Start Sw.
200 XC USA
200 XC-W USA


headlight
position light
multi-func.-digital-speedometer
speed sensor
handle bar switch (optional)
250/300 XC-W USA 2009
250/300 XC-W ZA 2009
250/300 XC USA 2009
ignition coil
stop button
C D I
wiring diagramm
light switch
start button
ignition curve selector
starter motor
cooling fan
pick up
generator
start relay
battery
main harness 594.11.075.100
CDI harness 548.39.032.300
regulator-rectifier
wird nicht verwendet
250/300 XC-W USA
250/300 XC USA
Lüfter
Licht
Tacho
Start Sw.
rear light/brake light

horn button

cable color	re	br
HORN	●	●
OFF		

light switch
high/low beam switch

cable color	bu	ye	gn	wh
LIGHT OFF				
P.LIGHT		●		●
LO		●	●	
HI	●	●		
P.LIGHT		●		●

brake light switch

cable harness	gn-wh	ye
cable switch	bl	bl
pushed	●	●
unpushed		

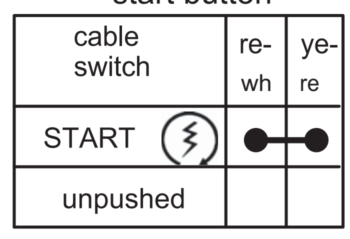
flasher switch

cable harness	or	pu	bl
TURN L	●	●	
TURN R	●		●
OFF			

stop switch

cable harness	ye-bl	br
cable switch	ye-bl	br
pushed	●	●
unpushed		

start button



cable switch	re-wh	ye-re
START	●	●
unpushed		

ENGLISH	DEUTSCH	ITALIANO
Battery	Batterie	Batteria
Capacitor	Kondensator	Condensatore
Cooling fan	Lüftermotor	Motorino ventola
Driving light lamp	Fernlichtkontrolle	spia abbagliante
Flasher control lamp	Blinkerkontrolle	spia lampeggiatori
Flasher relay	Blinkerrelais	Relè indicatori
Flasher switch	Blinkerschalter	Interruttore indicatori di direzione
Front brake switch	vorderer Bremslichtschalter	Interruttore luce ant. di stop
Generator	Generator	Generatore
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Lenkerschalter für Kombiinstrument	Interruttore sul manubrio per tachimetro multifunzione
Headlight	Scheinwerfer	Faro anteriore
High / low beam switch	Auf-Abblendschalter	Commutatore abbagliante/anabbagliante
Horn	Hupe	Avvisatore acustico
Horn button	Horntaster	Interruttore avvisatore acustico
Ignition coil	Zündspule	Bobina d‘accensione
Ignition curve selector	Stecker für Zündkurve	Connettori curva d’accensione
Ignition switch	Zündschloss	Interruttore d‘accensione
Left front flasher	linker vorderer Blinker	Indicatore ant. sx
Left rear flasher	linker hinterer Blinker	Indicatore post. sx
Licence plate lamp	Kennzeichenbeleuchtung	Luce targa
Light switch	Lichtschalter	Interruttore luci
Multi-func.-digital-speedometer	Multifunktionsdigitaltacho	Tachimetro digitale multifunzione
Pick up	Impulsgeber	Pick up
Position light	Standlicht	Luce di posizione
Rear brake light switch	hinterer Bremslichtschalter	Interruttore luce post. di stop
Rear light / brakelight	hinteres Begrenzungslicht / Bremslicht	Luce post. di posizione/stop
Regulator-rectifier	Regelgleichrichter	Regolatore-raddrizzatore
Right front flasher	rechter vorderer Blinker	Indicatore ant. dx
Right rear flasher	Rechter hinterer Blinker	Indicatore post. dx
Speed sensor	Geschwindigkeitssensor	Sensore velocità
Start button	Starttaster	Pulsante d´avviamento
Start relay	Startrelais	Relè d‘avviamento
Starter motor	Startermotor	Motorino d‘avviamento
Stop button	Not-Aus-Schalter	Interrutore di aresto dèmergenza

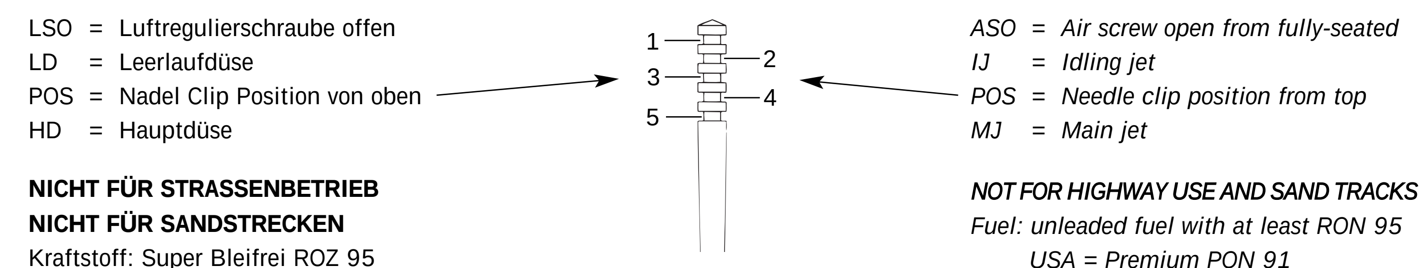
CABLE COLOURS	KABELFARBEN	CAVO COLORATO
bl: black	bl: schwarz	bl: nero
br: brown	br: braun	br: marrone
bu: blue	bu: blau	bu: blu
gn: green	gn: grün	gn: verde
gr: grey	gr: grau	gr: grigio
or: orange	or: orange	or: arancione
pi: pink	pi: rosa	pi: rosa
pu: purple	pu: violett	pu: violetto
re: red	re: rot	re: rosso
wh: white	wh: weiß	wh: bianco
ye: yellow	ye: gelb	ye: giallo

ENGLISH	FRANCAIS	ESPANOL
Battery	Batterie	Batería
Capacitor	Condensateur	Condensador
Cooling fan	Ventilateur	Motor del ventilador
Driving light lamp	temoin feu route	lampara aviso luces largas
Flasher relay	Relais de clignotants	Relé de la luz intermitente
Flasher control lamp	temoin de clignoteur	lampara aviso intermitentes
Flasher switch	buton de clignotants	Inerruptor de la luz intermitente
Front brake light switch	Contacteur de frein avant	Interruptor de luz del freno delantero
Generator	Alternateur	Generador
Handle bar switch for multi-func.-digital-speedometer	Contacteur au guidon pour ordinateur de bord	Interruptor de manillar para instrumento combinado
Headlight	Phare	Faro
High / low beam switch	Contacteur code/phare	Interruptor de encender/apagar la luz larga
Horn	Avertisseur sonore	Cláxon
Horn button	Bouton d'avertisseur sonore	Interruptor del claxon
Ignition coil	Bobine d'allumage	Bobina de encendido
Ignition curve selector	Prise courbe d'allumage	Conexión de la curva de encendido
Ignition switch	Contacteur d'allumage	Cerradura de encendido
Left front flasher	Clignotant avant gauche	Luz intermitente izquierda delantera
Left rear flasher	Clignotant arrière gauche	Luz intermitente izquierda trasera
Licence plate lamp	Eclairage de plaque	Luz de la matricula
Light switch	Contacteur d'electrique	Interruptor de luces
Multi-func.-digital-speedometer	Ordinateur de bord	Velocímetro digital multifuncional
Pick up	Capteur d'allumage	Generador de impulsos
Position light	feu de position	luz de posicion
Rear brake light switch	Contacteur de frein arrière	Interruptor de luz del freno trasero
Rear light / brakelight	Feu rouge/stop	Luces de parqueo traseras /luces de freno
Regulator-rectifier	Régulateur/redresseur	Regulador rectificador
Right front flasher	Clignotant avant droit	Luz intermitente derecha delantera
Right rear flasher	Clignotant arrière droit	Luz intermitente derecha trasera
Speed sensor	Capteur de vitesse	Sensor de velocidad
Start button	bouton de démarrage	botón de arranque
Start relay	Relais de démarreur	Relé del arranque
Starter motor	Démarreur	Motor de arranque eléctrico
Stop button	bouton d´arrêt d`urgence	interruptor de parada de emergencia

CABLE COLOURS	COULEUR DE CABLE	COLOR DE CABLE
bl: black	bl: noir	bl: negro
br: brown	br: brun	br: marron
bu: blue	bu: bleu	bu: azul
gn : green	gn: vert	gn: verde
gr: grey	gr: gris	gr: gris
or: orange	or: orange	or: naranja
pi: pink	pi: rose	pi: rosado
pu: purple	pu: violet	pu: violeta
re: red	re: rouge	re: rojo
wh: white	wh: blanc	wh: blanco
ye: yellow	ye: jaune	ye: amarillo

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		125 EXC/EXC SIX DAYS 2009					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162	2 38 NOZG 2 160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165	2 40 NOZF 2 162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	**1** **45** **NOZE** **4** **170**	1,5 45 NOZE 3 168	1,5 42 NOZF 3 165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 52 NOZC 5 178	0,75 50 NOZD 5 175	0,75 48 NOZD 4 172	1 48 NOZE 4 170	1 45 NOZE 4 170	1,5 45 NOZE 3 168



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		200 XC/XC-W/EXC 2009					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE***	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE***	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,5	2	
	LD *IJ*	42	42	42	40	40	
	NADEL *NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZJ	
2301 m	POS *POS*	4	3	3	2	2	
7501 ft	HD *MJ*	162	160	158	155	152	
2300 m *7500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,5	2
	LD *IJ*	45	42	42	42	40	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI	NOZJ
1501 m	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
5001 ft	HD *MJ*	162	162	160	158	155	152
1500 m *5000 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,5
	LD *IJ*	45	45	42	42	42	40
	NADEL *NEEDLE*	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH	NOZI	NOZI
751 m	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
2501 ft	HD *MJ*	165	162	162	160	158	155
750 m *2500 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
	LD *IJ*	48	45	45	**42**	42	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZG	NOZG	NOZH	**NOZH**	NOZH	NOZI
301 m	POS *POS*	4	4	4	**4**	3	3
1001 ft	HD *MJ*	168	165	162	**162**	160	158
300 m *1000 ft*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	50	48	48	45	42	42
	NADEL *NEEDLE*	NOZF	NOZG	NOZG	NOZH	NOZH	NOZH
Meeresniveau	POS *POS*	5	4	4	4	4	3
Sea level	HD *MJ*	170	168	165	162	162	160

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

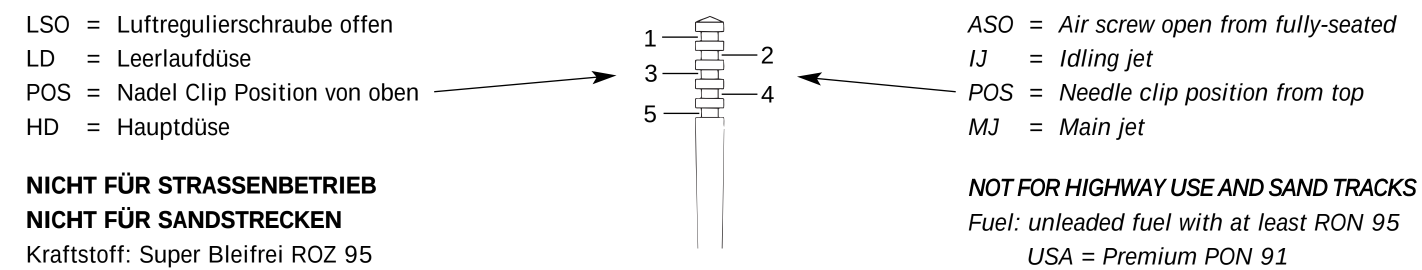
Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERTABELLE » *CARBURETOR TABLE*

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		**250 XC 2009**					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO*	1	1	1,5	1,75	2	
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	
	NADEL *NEEDLE*	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ	
	POS *POS*	4	3	3	2	2	
	HD *MJ*	168	168	165	162	160	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1,5	1,75	2
	LD *IJ*	35	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW	N8RJ
	POS *POS*	4	4	3	3	2	2
	HD *MJ*	170	168	168	165	162	160
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	1	1,5	1,75
	LD *IJ*	38	35	35	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH	N8RW	N8RW
	POS *POS*	4	4	4	3	3	2
	HD *MJ*	172	170	168	168	165	162
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO*	1	1	1	**1**	1	1,5
	LD *IJ*	40	38	35	**35**	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RG	N8RG	**N8RH**	N8RH	N8RW
	POS *POS*	5	4	4	**4**	3	3
	HD *MJ*	175	172	170	**168**	168	165
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO*	0,75	1	1	1	1	1
	LD *IJ*	42	40	38	35	35	35
	NADEL *NEEDLE*	N8RF	N8RF	N8RG	N8RG	N8RH	N8RH
	POS *POS*	5	5	4	4	4	3
	HD *MJ*	178	175	172	170	168	168



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG		250 XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2009					KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C *61°F to 78°F*	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	1,5 35 N8RJ 2 160	2 35 N8RK 2 158	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	1,5 35 N8RJ 2 160	2 35 N8RK 2 158
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162	1,5 35 N8RJ 2 160
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 38 N8RG 5 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	**1** **35** **N8RW** **4** **165**	1 35 N8RW 3 165	1,5 35 N8RJ 3 162
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 40 N8RG 5 175	1 38 N8RG 5 172	1 35 N8RG 4 170	1 35 N8RH 4 168	1 35 N8RW 4 165	1 35 N8RW 3 165

LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

1 2 3 4 5

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC/EXC-E Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

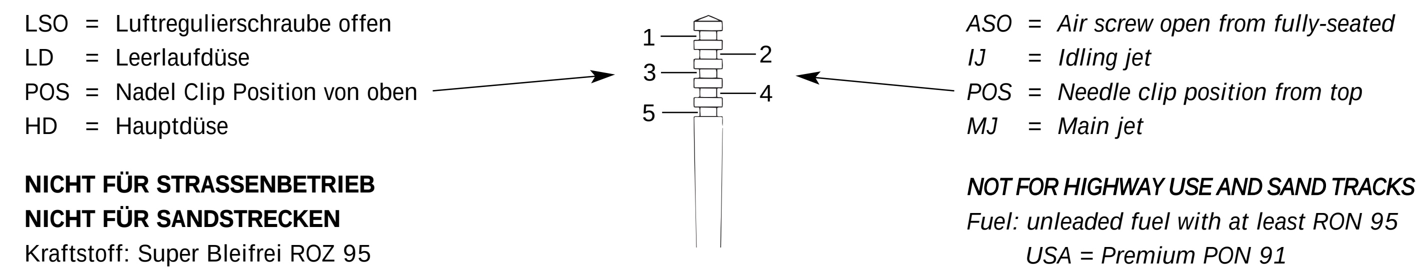
EXC/EXC-E models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC/EXC-E: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC/EXC-E : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC/EXC-E: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

VERGASERREGULIERUNG *CARBURETOR SETTING* KEIHIN PWK 36S AG	**300 XC/XC-W/EXC/EXC-SIX DAYS 2009**						KTM
MEERESHÖHE ***ALTITUDE*** ↓	**TEMPERATUR** ***TEMPERATURE*** →	- 20°C bis -7°C *-2°F to 20°F*	- 6°C bis 5°C *19°F to 41°F*	6°C bis 15°C *42°F to 60°F*	16°C bis 24°C 61°F to 78°F	25°C bis 36°C *79°F to 98°F*	37°C bis 49°C *99°F to 120°F*
3000 m *10000 ft* ↑ 2301 m *7501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	1,5 35 N2ZK 2 160	2 35 N2ZK 2 158	
2300 m *7500 ft* ↑ 1501 m *5001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	1,5 35 N2ZK 2 160	2 35 N2ZK 2 158
1500 m *5000 ft* ↑ 751 m *2501 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 35 N2ZH 4 170	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162	1,5 35 N2ZK 2 160
750 m *2500 ft* ↑ 301 m *1001 ft*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	1 38 N2ZH 5 172	1 35 N2ZH 4 170	1 35 N2ZW 4 168	**1** **35** **N2ZJ** **4** **165**	1 35 N2ZJ 3 165	1,5 35 N2ZJ 3 162
300 m *1000 ft* ↑ Meeresniveau *Sea level*	LSO *ASO* LD *IJ* NADEL *NEEDLE* POS *POS* HD *MJ*	0,75 40 N2ZG 5 175	1 38 N2ZH 5 172	1 35 N2ZW 4 170	1 35 N2ZW 4 168	1 35 N2ZJ 4 165	1 35 N2ZJ 3 165



LSO = Luftregulierschraube offen
LD = Leerlaufdüse
POS = Nadel Clip Position von oben
HD = Hauptdüse

ASO = Air screw open from fully-seated
IJ = Idling jet
POS = Needle clip position from top
MJ = Main jet

NICHT FÜR STRASSENBETRIEB
NICHT FÜR SANDSTRECKEN
Kraftstoff: Super Bleifrei ROZ 95

NOT FOR HIGHWAY USE AND SAND TRACKS
Fuel: unleaded fuel with at least RON 95
USA = Premium PON 91

EXC/EXC-E Modelle: Die oben angeführten Vergaserregulierungen gelten nur für entdrosselte Motorräder.
Um die volle Motorleistung zu erhalten, sind neben der Vergaserregulierung auch noch andere Maßnahmen erforderlich, Ihr KTM Händler hilft Ihnen gerne.
WENN SIE ÄNDERUNGEN AM MOTORRAD VORNEHMEN, GEHT DIE STRASSENZULASSUNG VERLOREN, DER BETRIEB AUF ÖFFENTLICHEN STRASSEN IST DANN VERBOTEN UND STRAFBAR! AUSSERDEM ERLISCHT DER VERSICHERUNGSSCHUTZ!

EXC/EXC-E models: The carburetor adjustments described above only apply to dethrottled motorcycles. Other measures will be required in addition to the carburetor adjustment for full engine performance. Your KTM dealer will be pleased to assist you.
CHANGES TO YOUR MOTORCYCLE WILL CAUSE YOU TO LOSE YOUR ROAD APPROVAL. IT WILL BE ILLEGAL TO OPERATE THE MOTORCYCLE ON PUBLIC ROADS! YOUR INSURANCE COVERAGE WILL ALSO BE CANCELLED!

Modelli EXC/EXC-E: Le tarature suindicate del carburatore valgono solo per motociclette potenziate. Per ottenere la piena potenza del motore sono richieste, oltre alla taratura del carburatore, anche altre misure. Il vostro concessionario KTM sarà sempre disposto ad aiutarvi.
MODIFICHE APPORTATE ALLA MOTOCICLETTA DETERMINANO LA PERDITA DELL'OMOLOGAZIONE STRADALE, L'IMPIEGO SU STRADE PUBBLICHE DI CONSEGUENZA È VIETATO E PASSIBILE DI PENA! INOLTRE DECADE LA COPERTURA ASSICURATIVA!

Modèles EXC/EXC-E : Les réglages de carburateur décrits ci-dessus valent seulement pour des machines débridées. Pour obtenir la pleine puissance, d'autres mesures sont nécessaires en plus de ces réglages. Les agents KTM connaissent ces mesures.
QUAND ON EFFECTUE DES TRANSFORMATIONS SUR UNE MOTO, L'HOMOLOGATION N'EST PLUS VALABLE, L'UTILISATION SUR LA VOIE PUBLIQUE EST INTERDITE ET TOMBE SOUS LE COUP DE LA LOI. DE PLUS LA COUVERTURE D'ASSURANCE DISPARAÎT.

Modelos EXC/EXC-E: Los reglajes del carburador arriba indicados son válidos solamente para motocicletas sin reducción. Para alcanzar la potencia plena del motor, además de la regulación del carburador son necesarias también otras medidas. Su distribuidor KTM le ayudará con todo gusto.
SI EFECTÚA CAMBIOS EN LA MOTOCICLETA, SE PIERDE EL PERMISO DE CIRCULACIÓN EN CARRETERAS; LA CIRCULACIÓN EN VÍAS PÚBLICAS QUEDA ENTONCES PROHIBIDA Y ES PUNIBLE. ¡ADEMÁS CADUCA LA PROTECCIÓN DEL SEGURO!

STICHWORTVERZEICHNIS »



3211353de



5/2008

FOTO: MITTERBAUER



KTM Group Partner







KTM-Sportmotorcycle AG
A–5230 Mattighofen
www.ktm.com